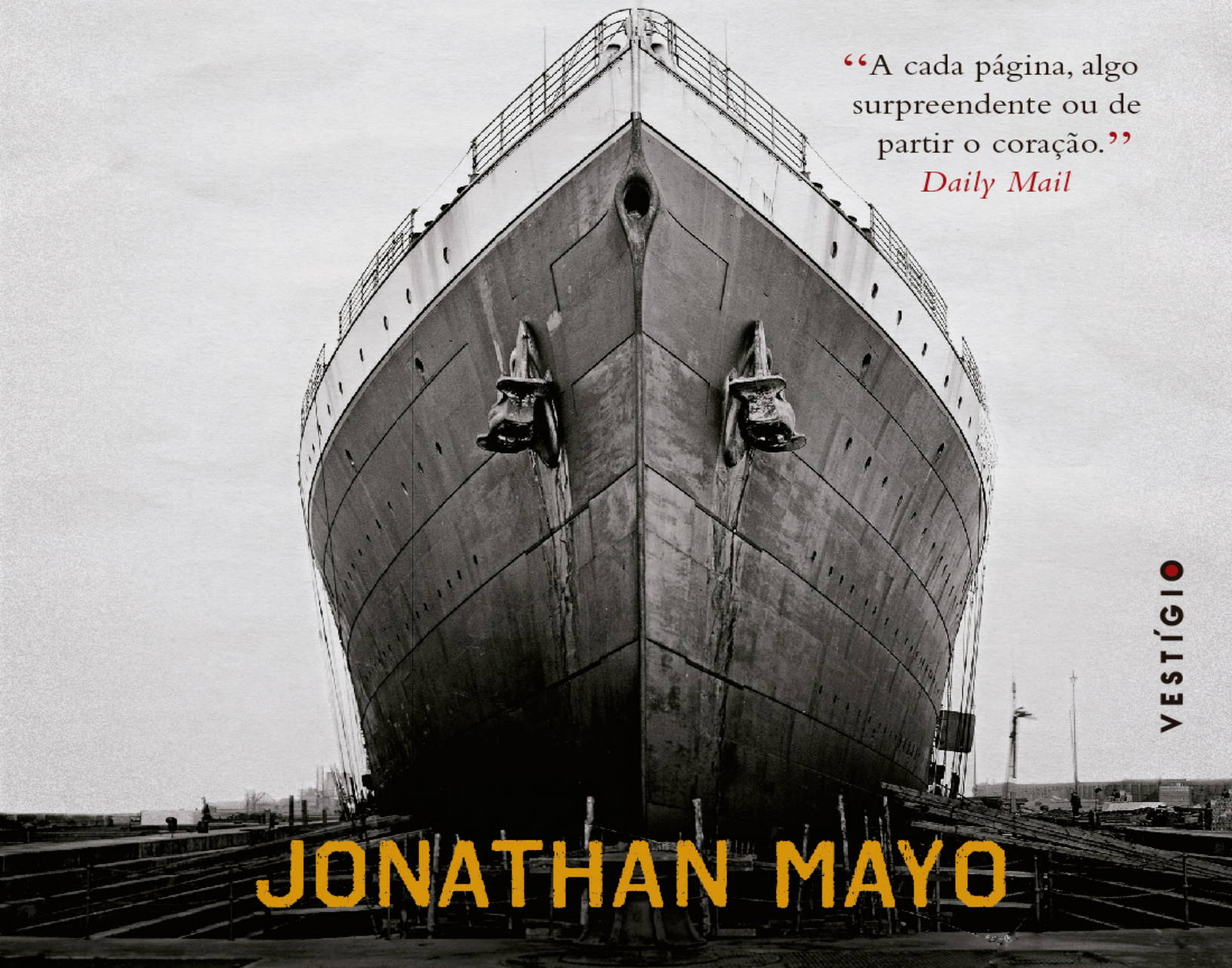
AS ÚLTIMAS HORAS DO NAVIO

MILHARES DE VIDAS EM JOGO

TITANIC

— MINUTO A MINUTO —



"A cada página, algo surpreendente ou de partir o coração."
Daily Mail

JONATHAN MAYO

VESTÍGIO

dLivros

{ Baixe Livros de forma Rápida e Gratuita }

Converted by convertEPub

JONATHAN MAYO

TITANIC

— MINUTO A MINUTO —

Tradução de Nilce Xavier

VESTÍGIO

JONATHAN MAYO

TITANIC

— MINUTO A MINUTO —

Tradução de Nilce Xavier

VESTÍGIO

Para Hannah e Charlie

Meio-dia, 10 de abril de 1912. O Titanic é puxado por rebocadores na doca da White Star, em Southampton.

Introdução

Às 5h47 da manhã do dia 22 de janeiro de 1909, Jack Binns, 24, radiotelegrafista do navio de passageiros *Republic*, da White Star Line, estava indo para a cama depois de trabalhar a noite inteira transmitindo telegramas quando ouviu o estrilo distante da sirene de um navio. No dia anterior, seu transatlântico, um dos mais sofisticados da frota da White Star Line, zarpara de Nova York rumo ao Mediterrâneo e navegava por rotas marítimas movimentadas em meio a um denso nevoeiro, a 160 quilômetros a leste da costa de Massachusetts.

O *Republic* soou sua sirene em resposta e retornou seus motores. No entanto, o outro navio, o transatlântico *Florida*, que seguia para Nova York com mais de mil imigrantes a bordo, em vez de virar a boreste como determinavam as regulamentações, continuou singrando em frente. O *Florida* colidiu com a lateral do *Republic*, abrindo um buraco enorme acima e abaixo da linha d'água no casco e inundando a sala de máquinas. A proa amassada do *Florida* varreu o convés principal do *Republic*. Dois marinheiros do *Republic* e quatro do *Florida* morreram na hora; metade da cabine do radiotelégrafo de Jack Binns foi estraçalhada – mas ele sobreviveu.

Apesar do estrago, Binns foi capaz de reparar seu equipamento e transmitir o código de alerta "CQD", permanecendo em seu posto por mais 18 horas. Binns trabalhava para a empresa Marconi, pioneira dos telégrafos, e "CQD", código para "todas as estações: perigo", era a sua versão do "SOS". O navio de passageiros *Baltic*, da White Star Line, e cerca de uma dúzia de outros barcos chegaram a tempo de transferir os passageiros do *Republic* antes que ele afundasse a 40 braças. Os passageiros resgatados foram levados de volta a Nova York.

Jack Binns foi aclamado herói e se tornou uma lenda entre os jovens telegrafistas da Marconi Company, ganhando o apelido de "CQD

Binns". No dia seguinte ao desastre, ele escreveu sua história para o *The New York Times*; um desfile em carro aberto foi organizado em sua homenagem, e um filme mudo intitulado *CQD or Saved by Wireless* [CQD ou Salvo pela radiotelegrafia] foi produzido. Posteriormente, Binns sairia vitorioso de um processo contra a companhia cinematográfica Vitagraph, alegando que o ator que o interpretou o fez parecer ridículo, "sorrindo e fumando um cigarro, piscando e fazendo caretas".

Na época do naufrágio do *Republic*, na carreira 3 do estaleiro da Harland and Wolff, em Belfast – o mesmo local em que o *Republic* fora construído –, a quilha do mais recente navio da White Star Line, o *Titanic*, estava sendo posicionada. Os projetistas do *Titanic* não pararam para pensar diante da perda do *Republic*; longe de ser encarado como um aviso, o incidente serviu apenas para reforçar a confiança em seus navios. Afinal de contas, os índices de segurança da White Star Line eram extremamente bons. Desde 1902, ela transportara 2.179.594 passageiros, registrando apenas duas mortes – os homens a bordo do *Republic*.

Da colisão, concluiu-se sobretudo que os transatlânticos modernos, ainda que seriamente avariados, demoravam para afundar, o que possibilitava bastante tempo para se transferirem os passageiros para outras embarcações. Além disso, os navios equipados com telégrafos sem fio eram capazes de pedir ajuda rapidamente. Ambas as conclusões corroboraram a ideia, entre os fabricantes e os proprietários de navios, de que era desnecessário ter botes salva-vidas para todos os passageiros. Naquele dia enevoado de janeiro ao largo da costa de Massachusetts, o *Republic* tinha botes para somente metade de seus passageiros.

No início do século XX, era amplamente aceito que os acidentes ocorriam com as tecnologias automotivas e aeronáuticas, ainda em desenvolvimento; no caso do *Titanic*, por exemplo, a família Ryerson antecipara a volta para casa porque seu filho tinha morrido em um acidente de carro, e a escritora Helen Candee, porque seu filho tinha se ferido em um acidente de avião. Os transatlânticos, no entanto, eram considerados partes de uma confiável e longeva tradição marítima, constantemente aperfeiçoada com as últimas inovações tecnológicas.

O que aconteceu ao *Republic* não abalou a confiança do público nas viagens oceânicas.

O naufrágio do *Titanic* é tão familiar que é até difícil imaginar o quão chocante ele deve ter sido em abril de 1912. Uma simples, porém reveladora, ilustração de seu impacto é uma singela inscrição na parede exterior de uma casa em Norfolk Broads. Talhadas com um traço limpo e profundo no tijolo vitoriano, jazem as palavras: "14 de abril de 1912. O *Titanic* afundou com 1.500 vidas perdidas". Foi uma notícia tão aterradora que o dono da casa se sentiu impelido a pegar um prego e registrar o momento para a posteridade.

Edward Talbot, bispo de Winchester, disse durante uma pregação em Southampton poucos dias após o naufrágio que se tratava de "uma tremenda lição contra a confiança e a fé que depositamos na força das máquinas e no dinheiro".

O choque generalizado rapidamente transformou-se em uma fascinação tétrica pelos detalhes do naufrágio. Depois que os corpos de alguns passageiros e tripulantes foram trazidos à terra na costa de Halifax, Nova Escócia, a polícia local teve de queimar as roupas para impedir que fossem roubadas por caçadores de relíquias. Um mês após o desastre, o filme *Saved from the Titanic* foi lançado, estrelado por Dorothy Gibson, uma das sobreviventes, que usou o mesmo vestido que trajava na noite fatídica.

A razão que explica a perenidade do fascínio pelo *Titanic* está intimamente ligada ao tempo que ele levou para afundar. Se o transatlântico tivesse submergido em apenas quinze minutos, o evento seria lembrado como um terrível desastre marítimo, mas não haveria escopo para todos os filmes nem para toda a literatura "titanesca". Mas como ele levou duas horas e quarenta minutos para ser tragado pelo mar, houve tempo para que muitos dramas medonhos e pungentes se desenrolassem, e para que 710 pessoas (um número vergonhosamente pequeno) sobrevivessem para contar ao mundo o que aconteceu. Todas as gerações subsequentes se perguntaram: o que eu teria feito? Será que eu teria tentado entrar à força em um dos botes salva-vidas? Será que eu teria ficado com o meu marido se nós dois não pudéssemos ser salvos? Será que eu teria rezado – ou me embebedado?

Também existe um deslumbramento pela maneira como, durante as horas entre a colisão e o resgate, o mundo de 1912 foi virado de cabeça para baixo. O *Titanic* foi construído de modo a conservar a separação entre as classes alta, média e operária, assim como mantinha os passageiros apartados da maioria da tripulação. O choque com o iceberg significou que, nos botes salva-vidas, milionários de Nova York estavam remando ao lado de imigrantes libaneses; foguistas imundos eram consolados por governantas requintadas; casais em lua de mel sentavam-se ao lado de viúvas em luto. O estrito código de vestimenta que dominava a sociedade em 1912 tornou-se irrelevante – pela primeira vez na vida, as mulheres esqueceram-se de seus chapéus e vestiram casacos de pele por cima de suas camisolas; homens embarcaram nos botes de chinelos e pijamas.

Há tantos relatos dos sobreviventes que é possível montar o quebra-cabeça da sequência dos fatos, graças às observações minuciosas de passageiros como Lawrence Beesley e Archibald Gracie. Mas a construção de uma linha do tempo para recontar uma tragédia como a do naufrágio do *Titanic* apresenta inúmeros desafios. Nem todo mundo estava atento às horas. O corajoso Fred Barrett declarou ao inquérito britânico: "Segundo as regras, um foguista jamais usa relógio quando está trabalhando". O segundo oficial Charles Lightoller estava tão apressado para ajudar no convés que deixou seu relógio de pulso na cabine. A maior parte da tripulação e dos passageiros do *Titanic* usava relógios – muitas mulheres, inclusive, visto que estava na moda, em 1912, ter um relógio de pulso ou na forma de broche. Quando me deparei com eventos interessantes, mas com poucas indicações de quando teriam ocorrido, tentei estimar o horário.

A pesquisa de Samuel Halpern sobre a cronologia dos eventos foi particularmente útil.

Depoimentos das mesmas testemunhas oculares por vezes eram contraditórios, como no caso do registro de Jack Thayer, então com 17 anos, oito dias após a catástrofe; ele afirmou que, antes de pular do navio com seu amigo Milton Long, "nós não mandamos mensagem alguma para casa, pois nenhum de nós achou que iria voltar". Em 1940, ele escreveu: "Nós enviamos mensagens um pelo outro para nossas famílias". Escolhi me basear nos relatos que foram escritos

pouco depois do naufrágio, quando os eventos ainda estavam frescos na memória dos sobreviventes.

As transcrições do inquérito do Senado dos Estados Unidos e do inquérito do British Board of Trade foram uma mina de ouro de detalhes e de relatos envolventes. Os diálogos foram extraídos das transcrições dos inquéritos, bem como de muitas autobiografias, livros, artigos e entrevistas concedidas pelos sobreviventes.

Alguns depoimentos sobre o desastre foram carregados na tinta pelos repórteres dos jornais norte-americanos e britânicos, ávidos para superar uns aos outros nas histórias de heroísmo e covardia, mas eles raramente se atinham à verdade.

Todos os relatos do naufrágio do *Titanic* enfrentam o problema da distorção da retrospectiva. Tentei seguir o conselho do sobrevivente Lawrence Beesley, que já em 1912 reconhecia como os fascinados pelo *Titanic* facilmente se precipitavam em julgamentos:

> De modo que se o leitor vier a se posicionar junto da multidão no convés, ele primeiro deve livrar-se por completo do conhecimento de que o Titanic afundou... Deve livrar-se de qualquer conhecimento preexistente do desastre para que compreenda por que as pessoas agiram do jeito que agiram.

Descrição do Titanic

No verão de 1907, Bruce Ismay, presidente e diretor executivo da White Star Line, junto de Lord Pirrie, presidente da Harland and Wolff – o maior estaleiro do mundo –, idealizaram um projeto de três navios colossais, o *Olympic*, o *Titanic* e o *Gigantic* (depois renomeado como *Britannic*), que sobrepujariam qualquer outra embarcação da rival Cunard Line. Em 1906, a Cunard lançara dois "supertransatlânticos", o *Lusitania* e o *Mauretania*, mas o novo *Olympic* da White Star Line seria mais luxuoso e 30 metros mais comprido.

A Harland and Wolff era a maior fabricante de navios do mundo. A maioria dos estaleiros só construía o casco, mas a Harland and Wolff também fabricava os motores, as caldeiras e outros componentes mecânicos. Mais de 15 mil operários foram empregados na construção do *Olympic* e do *Titanic*, lado a lado nos carros de lançamento 2 e 3,

sob uma estrutura conhecida como Grande Pórtico, que dominava o horizonte de Belfast.

O dia 31 de maio de 1911 foi ilustre – o *Olympic* foi concluído e oficialmente entregue para a White Star Line, e o *Titanic*, já conhecido como "o *Olympic* aperfeiçoado", foi lançado. Mais de cem mil pessoas se alinharam às margens do rio Lagan para assistir ao evento das arquibancadas montadas especialmente para isso, ou subiram em mastros ou no telhado das casas. No Grande Pórtico, uma enorme bandeira do Reino Unido e uma dos Estados Unidos estavam hasteadas, bem como bandeiras sinalizadoras que em conjunto compunham a palavra "sucesso". A superestrutura no alto do *Titanic* estava recém-pintada de branco, e o casco do navio era preto e vermelho-escuro na parte que ficava submersa.

Às 12h05, uma bandeira vermelha foi hasteada na popa do *Titanic*, sinalizando que a área de navegação do rio deveria ser completamente evacuada. Às 12h10, um rojão foi disparado, indicando que faltavam apenas cinco minutos. Debaixo do casco, uma equipe de pintores retocava apressadamente as marcas deixadas quando as toras de madeira que sustentavam o navio foram retiradas; os operários saíram correndo, mas alguns se detinham para recolher suas ferramentas, enquanto os capatazes gritavam: "Esqueçam os martelos! Corram!".

Às 12h14, um segundo rojão foi disparado – o sinal do lançamento. Não houve batismo com uma garrafa de champanhe quebrada contra o casco – na Harland and Wolff, os navios eram simplesmente "soltos". As válvulas dos gatilhos hidráulicos que seguravam o *Titanic* foram abertas e, por um instante, o navio colossal não se mexeu. Então, os trabalhadores que estavam no convés sentiram um tremor e comemoraram quando ele começou a deslizar sobre as 20 toneladas de sebo e sabão que foram espalhadas na carreira para facilitar a jornada rumo à água. Aos aplausos somaram-se os apitos e as sirenes dos vapores que estavam no rio. Após uma jornada de 62 segundos, o *Titanic* entrou na água.

A essa altura, o *Titanic* era um casco vazio. Seu primeiro destino foi a doca de acabamento, lugar onde ganharia vida. Os operários da Harland and Wolff tinham um livro de 300 páginas com as "especificações da construção", que abrangiam desde os modelos de

sofás e escrivaninhas até a ventilação da sala de correspondências no convés G.

Ao longo dos meses seguintes, dezenas de companhias ajudaram a paramentar o *Titanic*. A Perry & Co. da Bond Street forneceu 21 candelabros de lâmpadas para a escadaria principal; a Royal Crown Derby, louças para o restaurante *à la carte*; a Henry Wilson & Co. de Liverpool, os utensílios da cozinha; a Waygood and Co., os elevadores de passageiros e de carga; os coletes salva-vidas vieram da Fosbery de Londres; os livros e as revistas para as bibliotecas foram providenciados pelo clube do livro do *Times*. A decoração transcorreu sem percalços, contando com um revés apenas. Um fornecedor têxtil pouco confiável suscitou o disparo de um memorando interno por parte do departamento de decoração de interiores da Harland and Wolff: "Eles nos enviaram os cobertores e as colchas na semana passada, antes que fossem de fato necessários. E agora teremos de aguardar para finalizar o divã da recepção do restaurante. Francamente!".

Em 2 de abril de 1912, o *Titanic* concluiu com sucesso seus testes marítimos em Belfast Lough, que incluíam executar manobras em diferentes velocidades e uma parada de emergência. Ele navegou alto sobre a água, pois seus depósitos ainda não estavam cheios de carvão. Com suas chaminés inclinadas e linhas elegantes (o design dos navios da Harland and Wolff eram inspirados em iates), todos os observadores concordaram que o *Titanic* era magnífico. Uma delgada linha de ouro adicionada à parte superior do casco conferia o toque final da aplicação de cores da White Star Line. Foi com entusiasmo que o fiscal do Board of Trade, Francis Carruthers, entregou o certificado devidamente assinado e datado, atestando que o *Titanic* estava "em boas condições, válidas por um ano a contar da data de hoje, 2/4/12". Às 20h do mesmo dia, o navio zarpou sob o comando do capitão Edward J. Smith para Southampton, local onde começaria sua viagem inaugural.

O *Titanic* tinha 269 metros de comprimento e 28 metros de largura; o topo da ponte de comando ficava 32 metros acima do fundo da quilha, e na montagem de seu casco foram usados três milhões de rebites que, sozinhos, pesavam mais de mil toneladas. O *Titanic* era exatamente do mesmo tamanho que o *Olympic*; o que fez dele o maior navio do

mundo foram as modificações realizadas em seu casco, que o deixaram 2% mais pesado – sua arqueação bruta era de 46.328 toneladas.

A maior parte do espaço do navio era reservada aos passageiros da primeira classe, cujas acomodações ocupavam cinco conveses – de A a E, com acesso pelas duas escadarias principais, várias escadas secundárias e três elevadores elétricos. O *Oceanic*, o primeiro navio construído pelo estaleiro da Harland and Wolff para a White Star Line, lançado em 1870, rompeu com a tradição copiada da Marinha Real de posicionar as melhores cabines na popa. A partir dele, todas as cabines de primeira classe da White Star ficavam no meio do navio, onde o forte baque das ondas era menos sentido e longe do barulho das hélices.

Os passageiros da primeira classe tinham à sua disposição um salão de jantar, um restaurante *à la carte*, um lounge, uma biblioteca, uma barbearia, uma câmara escura, uma quadra de squash, um banho turco e a primeira piscina a bordo do mundo com "vestiários e chuveiros de água doce". (Mas nem tudo era um mar de rosas – pouco depois de partir de Belfast rumo a Southampton, a massagista do *Titanic*, Maud Slocombe, achou no banho turco os restos de um sanduíche jogado por algum operário do estaleiro.)

As acomodações da segunda classe ficavam mais adiante, nos três conveses do meio, e seus passageiros tinham seu próprio salão de jantar, salão de fumo e biblioteca.

As acomodações da terceira classe ficavam na parte de trás dos três conveses do meio e na parte traseira e na dianteira do último convés. O salão de fumo ficava na direção da popa e o salão de jantar ficava dois conveses abaixo do salão de jantar da primeira classe. Os passageiros da terceira classe podiam circular pelos dois conveses abertos e pelo convés de tombadilho na popa; os passageiros da segunda e da primeira classe tinham conveses de passeio no convés B e o convés de botes.

Os alojamentos da tripulação ficavam no convés E, separados das acomodações dos passageiros e próximos de um corredor bem largo batizado de "Scotland Road" em homenagem a uma das principais ruas de Liverpool (mas os oficiais o chamavam de "Park Lane").

O coração do *Titanic* era sua sala de máquinas, que contava com 29 caldeiras aquecidas por 159 fornalhas – que eram abastecidas

manualmente com pás. Aproximadamente 600 toneladas de carvão eram necessárias para mantê-lo à velocidade de 22 nós. Os motores forneciam 55 mil cavalos de potência para as três gigantescas hélices, bem como para o abastecimento de toda a eletricidade do navio, desde as 10 mil lâmpadas até os moedores da cozinha.

Os passageiros

A bordo do *Titanic* havia passageiros de primeira classe que faziam viagens transatlânticas muitas vezes por ano; também havia imigrantes que viajavam com um bilhete só de ida e levavam consigo todos os seus pertences dentro de trouxas e baús, deixando o velho mundo rumo ao novo. Os avós ou bisavós de alguns desses milionários da primeira classe também viajaram em semelhante penúria, acalentando as mesmas esperanças, apenas algumas décadas antes.

Entre os migrantes a bordo do Titanic, estavam cerca de 80 libaneses e uma dúzia de armênios que tiveram de subornar as autoridades do governo turco para conseguir escapar; suecos e noruegueses que foram de barco até Hull e, em seguida, de trem até Southampton; além daqueles que tinham uma passagem sem tantas escalas – alemães, irlandeses e britânicos. Sempre havia pouquíssimos europeus do leste nos navios da White Star Line, visto que a empresa os considerava "viajantes inconvenientes".

As cabines de terceira classe foram ocupadas por uma vasta gama de comerciantes: ferreiros, trabalhadores agrícolas, pugilistas, padeiros, carpinteiros, barmen e costureiras. Muitos deles sequer tinham visto o mar, que dirá um navio tão majestoso quanto o *Titanic*.

Para alguns, aquela viagem era a primeira vez que tiravam férias. A segunda classe estava repleta de professores, clérigos, missionários, engenheiros e lojistas – bem como alguns dos criados dos viajantes da primeira classe.

A tripulação do Titanic totalizava quase 900 funcionários, divididos em três departamentos: convés, atendimento e engenharia. A tripulação do convés era formada por 7 oficiais, 1 cirurgião e 1 cirurgião assistente, 7 quartéis-mestres, 6 vigias, 2 taifeiros, 2 mestres de armas, 1

contramestre, 1 acendedor, 1 almoxarife, 29 primeiros-marinheiros e 2 limpadores de janelas.

O departamento de atendimento contava com 431 funcionários do bufê – incluindo 1 cozinheiro de assados, 1 cozinheiro de vegetais e 1 "cozinheiro hebreu"; 290 comissários de bordo, 1 enfermeira-chefe, 5 entregadores de correspondência e 2 telegrafistas – que, uma vez que trabalhavam para a Marconi, ostentavam um "M" dourado em seus quepes em vez da bandeira da White Star Line. O tamanho do departamento de atendimento reflete a importância que a White Star Line dava à pronta satisfação das necessidades de seus passageiros. Todas as cabines de primeira classe tinham telefones instalados, portanto era necessário ter uma equipe sempre de prontidão para atender a qualquer pedido.

O *Titanic* dependia de trabalho braçal para abastecer seus motores com as 600 toneladas diárias de carvão de que eles precisavam. O departamento de máquinas tinha 280 homens – 13 foguistas-chefe, 162 foguistas (também conhecidos como fogueiros), 72 carvoeiros e 33 graxeiros. Os graxeiros lubrificavam os motores enquanto os carvoeiros, de pás em mãos, retiravam o carvão do depósito e o empilhavam em pesadas carriolas que levavam a toda velocidade para os foguistas, que, por sua vez, usavam as pás para abastecer as fornalhas durante 7 minutos, então recolhiam o clínquer esbranquiçado e incandescente por 7 minutos e, enfim, varriam as cinzas por mais 7 minutos. Os foguistas descansavam a cada 21 minutos, até que soava um gongo e o ciclo recomeçava. Eles trabalhavam em turnos de quatro horas, duas vezes por dia. O foguista-chefe monitorava a pressão do vapor e batia no chão de metal do porão de carga quando alguma fornalha precisava de atenção. A maior parte da tripulação usava um pano amarrado ao redor do pescoço para absorver o suor, e acabava chupando uma das extremidades do retalho úmido para evitar que bebessem água demais, o que provocaria cólicas estomacais.

Um morador de Southampton descreveu o retorno dos foguistas após uma viagem: "Todos eles voltavam para casa parecendo esqueletos ambulantes, então se entregavam a uma gloriosa bebedeira, que acabava em briga – e depois partiam novamente".

Personagens principais

Oficiais

Edward J. **Smith** ..... capitão
Henry **Wilde** ..... imediato
William **Murdoch** ..... primeiro oficial
Charles **Lightoller** ..... segundo oficial
Herbert **Pitman** ..... terceiro oficial
Joseph **Boxhall** ..... quarto oficial
Harold **Lowe** ..... quinto oficial
James **Moody** ..... sexto oficial

Tripulação de convés

Arthur **Bright** ..... quartel-mestre
Frederick **Fleet** ..... vigia
Albert **Haines** ..... assistente do contramestre
Robert **Hichens** ..... quartel-mestre
George **Hogg** ..... vigia
Archie **Jewell** ..... vigia
Thomas **Jones** ..... primeiro-marinheiro
Reginald **Lee** ..... vigia
William **Lyons** ..... primeiro-marinheiro
Alfred **Olliver** ..... quartel-mestre
Dr. William **O'Loughlin** ..... cirurgião
Frank **Osman** ..... primeiro-marinheiro
Albert **Pearcy** ..... comissário
Walter **Perkis** ..... quartel-mestre
John **Poingdestre** ..... primeiro-marinheiro
George **Rowe** ..... quartel-mestre
Joseph **Scarrott** ..... primeiro-marinheiro
Dr. John **Simpson** ..... cirurgião assistente
George **Symons** ..... vigia
Walter **Wynn** ..... quartel-mestre

Tripulação de atendimento

Reginald **Barker** ..... encarregado dos comissários de bordo
George **Beedem** ..... camareiro
Harold **Bride** ..... radiotelegrafista
Henry **Etches** ..... comissário
Percy **Fletcher** ..... corneteiro
Violet **Jessop** ..... comissária
Charles **Joughin** ..... mestre confeiteiro
Thomas **Kelland** ..... bibliotecário
Thomas **McCawley** ..... atendente do ginásio
Herbert **McElroy** ..... comissário-chefe
Evelyn **Marsden** ..... comissária
Paul **Maugé** ..... maître do restaurante à la carte
Jack **Phillips** ..... radiotelegrafista
Frank **Prentice** ..... almoxarife
Frederick **Ray** ..... comissário
Annie **Robinson** ..... comissária
Pierre **Rousseau** ..... chef do restaurante à la carte
Mary **Sloan** ..... comissária
John **Stewart** ..... comissário
Robert **Wareham** ..... comissário
Joseph **Wheat** ..... comissário
Frederick **Wright** ..... instrutor de squash

Tripulação de engenharia

Frederick **Barrett** ..... foguista
George **Beauchamp** ..... foguista
Thomas **Dillon** ..... carvoeiro da sala de máquinas
Alfred **Evans** ..... vigia
Herbert **Harvey** ..... engenheiro
Samuel **Hemming** ..... acendedor
James **Hesketh** ..... segundo engenheiro júnior
Walter **Hurst** ..... graxeiro
Jonathan **Shepherd** ..... engenheiro assistente júnior

Funcionários da sala de correspondências

William Gwinn, John March, John Smith, James Williamson, Oscar Woody

Orquestra

Theo **Brailey**	pianista
Roger **Bricoux**	violoncelista
Fred **Clarke**	contrabaixista
Wallace **Hartley**	violinista e líder
Jock **Hume**	violinista
Georges **Krins**	violinista
Percy **Taylor**	pianista
John Wesley **Woodward**	violoncelista

Passageiros da primeira classe

Thomas **Andrews**	diretor executivo da Harland **and** Wolff
John Jacob **Astor IV**	milionário
Madeleine **Astor**	esposa de John Jacob Astor IV
Léontine "Ninette" **Aubart**	amante de Benjamin Guggenheim
Helen **Beckwith**	namorada de Karl Behr
Richard, Sallie e Helen **Beckwith**	homem de negócios, sua esposa e a filha
Karl **Behr**	jogador de tênis e namorado de Helen Beckwith
Helen e Dickenson **Bishop**	casal em lua de mel
Margaret "Molly" **Brown**	sufragista e esposa do proprietário de minas J.J Brown
Major Archibald **Butt**	assessor do presidente Taft
Helen **Candee**	escritora
William, Lucile e Billy **Carter**	homem de negócios da Pensilvânia e sua família
Eleanor **Cassebeer**	retornava para os EUA após visitar o filho na Europa
Virginia **Clark**	retornava para casa, em Los Angeles
Thornton e Orian **Davidson**	homem de negócios e sua esposa, filha de Charles e Clara Hays
Washington e Ruth **Dodge**	banqueiro e sua esposa
Walter e Mahala **Douglas**	industrialista e sua esposa
Sir Cosmo **Duff Gordon**	esportista
Lady Lucy **Duff Gordon**	estilista
Elizabeth Eustis e Martha Eustis **Stephenson**	irmãs que voltavam para casa, em Massachusetts
Edith **Evans**	viajava para casa, na cidade de Nova York
Margaret **Fleming**	secretária de Marian Thayer
Mary **Fortune**	viajava com o marido, Mark, e as filhas
Laura "Franks" **Francatelli**	secretária de Lucy Duff Gordon
Marguerite **Frölicher**	viajava para Nova York para encontrar o noivo
Dr. Henry, Clara e Isaac **Frauenthal**	cirurgião ortopédico, sua esposa e seu irmão
Dorothy **Gibson**	atriz de cinema mudo
Victor **Giglio**	secretário de Benjamin Guggenheim
Coronel Archibald **Gracie**	historiador amador
Margaret **Graham**	jovem americana que viajava com a mãe, Edith, e a governanta
Benjamin **Guggenheim**	milionário
Henry B. e Renée **Harris**	produtor da Broadway e sua esposa

Bruce **Ismay** ..... presidente e diretor executivo da White Star Line
Charles e Clara **Hays** ..... presidente da Ferrovia Grand Trunk e sua esposa
Milton **Long** ..... *bon-vivant*
Roberta **Maioni** ..... criada da Condessa de Rothes
Frank **Millet** ..... artista e amigo íntimo do Major Archibald Butt
Philipp **Mock** ..... viajava com a irmã, Emma Schabert
Alfred **Nourney** ..... o autodenominado "Barão von Drachstedt"
Major Arthur **Peuchen** ..... homem de negócios e iatista
George **Rheims** ..... homem de negócios
Edith **Rosenbaum** ..... jornalista de moda que escrevia com o pseudônimo de Edith Russell
George **Rosenshine** ..... importador de penas de avestruz
Lucy, Condessa de **Rothes** ..... ia encontrar o Conde de Rothes em Nova York
Martin **Rothschild** ..... fabricante de roupas
Arthur e Emily **Ryerson**, com Suzette, Emily e John ..... advogado, sua esposa e seus filhos
Emma **Schabert** ..... viajava com o irmão, Philipp Mock
Frederick K. **Seward** ..... advogado
Elizabeth **Shutes** ..... governanta de Margaret Graham
William **Sloper** ..... corretor e amigo de Dorothy Gibson
James Clinch **Smith** ..... amigo de Archibald Gracie
William **Stead** ..... jornalista
Isidor e Ida **Straus** ..... proprietário da Macy's e sua esposa
Elmer **Taylor** ..... homem de negócios que viajava com Fletcher Williams
Jack **Thayer** ..... filho de John Thayer e Marian Thayer
John e Marian **Thayer** ..... vice-presidente da Ferrovia Pensilvânia e sua esposa
Maybelle **Thorne** ..... viajava com George Rosenshine
George, Eleanor e Harry **Widener** ..... banqueiro e magnata do bonde, sua esposa e o filho
Charles **Williams** ..... retornava de Genebra
Fletcher **Williams** ..... homem de negócios que viajava com Elmer Taylor
Richard **Williams** ..... jogador de tênis e filho de Charles Williams
Hugh **Woolner** ..... homem de negócios
Jay **Yates** ..... apostador

Passageiros da segunda classe

Lawrence **Beesley** ..... professor
Kate **Buss** ..... viajava para os EUA para se casar com o noivo, Samuel Willis
Reverendo Ernest e Lillian **Carter** ..... vigário anglicano e sua esposa
Sidney **Collett** ..... estudante de Teologia
Harvey, Charlotte e Marjorie **Collyer** ..... emigrava para uma fazenda de fruticultura nos Estados Unidos
William **Harbeck** ..... produtor de documentários
Benjamin, Esther e Eva **Hart** ..... emigravam para Winnipeg
Masabumi **Hosono** ..... oficial ferroviário

Michel **Navratil** (Hoffman) ..... fugia para os Estados Unidos com os filhos Michel e Edmond

Douglas **Norman** ..... engenheiro elétrico e pianista

Elizabeth **Nye** ..... voltava para casa em Nova York

Imanita **Shelley** e Lutie **Parrish** ..... mãe e filha

Leopold e Mathilde **Weisz** ..... pedreiro e esposa que emigravam para Quebec

Marion **Wright** ..... emigrava para os EUA para se casar com o noivo, Arthur

Henriette **Yrois** ..... modelo e amante de William Harbeck

Passageiros da terceira classe

Rhoda **Abbott** ..... retornava aos Estados Unidos com os filhos Rossmore e Eugene

Olaus **Abelseth** ..... fazendeiro que retornava aos Estados Unidos com o primo Peter e o cunhado Sigurd

Leah **Aks** ..... retornava aos Estados Unidos com o seu bebê, Frank

Daniel **Buckley** ..... trabalhador agrícola que emigrava para os Estados Unidos

Jeremiah **Burke** ..... trabalhador agrícola que emigrava para os Estados Unidos

Gurshon "Gus" **Cohen** ..... tipógrafo que emigrava para os Estados Unidos

Eugene **Daly** ..... tocador de gaita irlandesa que emigrava para os Estados Unidos

Maggie **Daly** ..... emigrava para os Estados Unidos com o primo Eugene

Frank, Emily e Frankie **Goldsmith** ..... ferramenteiro que emigrava para os Estados Unidos com a família

Família **Goodwin** ..... emigrava para as Cataratas do Niágara

Joseph **Hyman** ..... emoldurista que emigrava para os Estados Unidos

Bertha **Mulvihill** ..... viajava com Maggie e Eugene Daly, emigravam para os Estados Unidos

Sahid, Waika e Maria **Nackid** ..... família libanesa que emigrava para os Estados Unidos

Julius **Sap** ..... agricultor que emigrava para os Estados Unidos

Tripulação do *Californian*

Stanley **Lord** ..... capitão

Herbert **Stone** ..... segundo oficial

Charles **Groves** ..... terceiro oficial

James **Gibson** ..... oficial aprendiz

Cyril **Evans** ..... radiotelegrafista

Ernest **Gill** ..... engenheiro assistente

Oficiais do *Carpathia*

Arthur **Rostron** ..... capitão

H.V. **Dean** ..... primeiro oficial

James **Bisset** ..... segundo oficial

Harold **Cottam** ..... radiotelegrafista

Glossário

A meio navio ..... no (ou na direção do) meio do navio.

À ré/ de ré ..... em direção à parte traseira (ou popa) do navio. O termo se aplica a toda a embarcação, por exemplo, movendo-se de ré.

Alcatrate ..... borda superior da lateral de um navio.

Antepara ..... compartimentos à prova d'água no interior do casco.

Bombordo ..... lado esquerdo da embarcação, olhando da popa à proa.

Boreste ..... lado direito da embarcação, olhando da popa à proa.

Braça ..... medida de profundidade. 1 braça = 1,82 metro.

Camarote ..... uma cabine de luxo.

Casco ..... o corpo do navio.

Convés de tombadilho ..... convés mais elevado na popa do navio.

Cúter ..... pequeno barco a remo, semelhante a um bote salva-vidas.

Dianteira ..... a parte anterior de um navio.

Gaiuta de escotilha ou meia-laranja ..... passagem de acesso de um convés para outro, geralmente com uma escada.

Leme ..... o volante do navio.

Nó ..... unidade de velocidade. 1 milha náutica por hora = 1,85 km/h.

Odômetro ..... instrumento que mede a velocidade do navio e a distância percorrida.

Poço do convés ..... convés aberto, rebaixado em relação ao convés de cada um dos seus lados.

Ponte do convés de tombadilho ..... plataforma elevada na direção da popa usada para supervisionar as operações no convés.

Ponte de comando ou passadiço ..... o centro de controle do navio.

Popa ..... a extremidade posterior (ou traseira) de uma embarcação.

Porão de carga ..... compartimento do navio onde estão instaladas as caldeiras e as fornalhas.

Portas à prova d'água ..... portas operadas mecanicamente, que dão acesso às anteparas à prova d'água.

Proa ..... extremidade frontal de uma embarcação, inicia-se no ponto em que casco começa a se afunilar.

Quilha ..... viga de aço central que vai da proa à popa, em torno da qual um navio é construído.

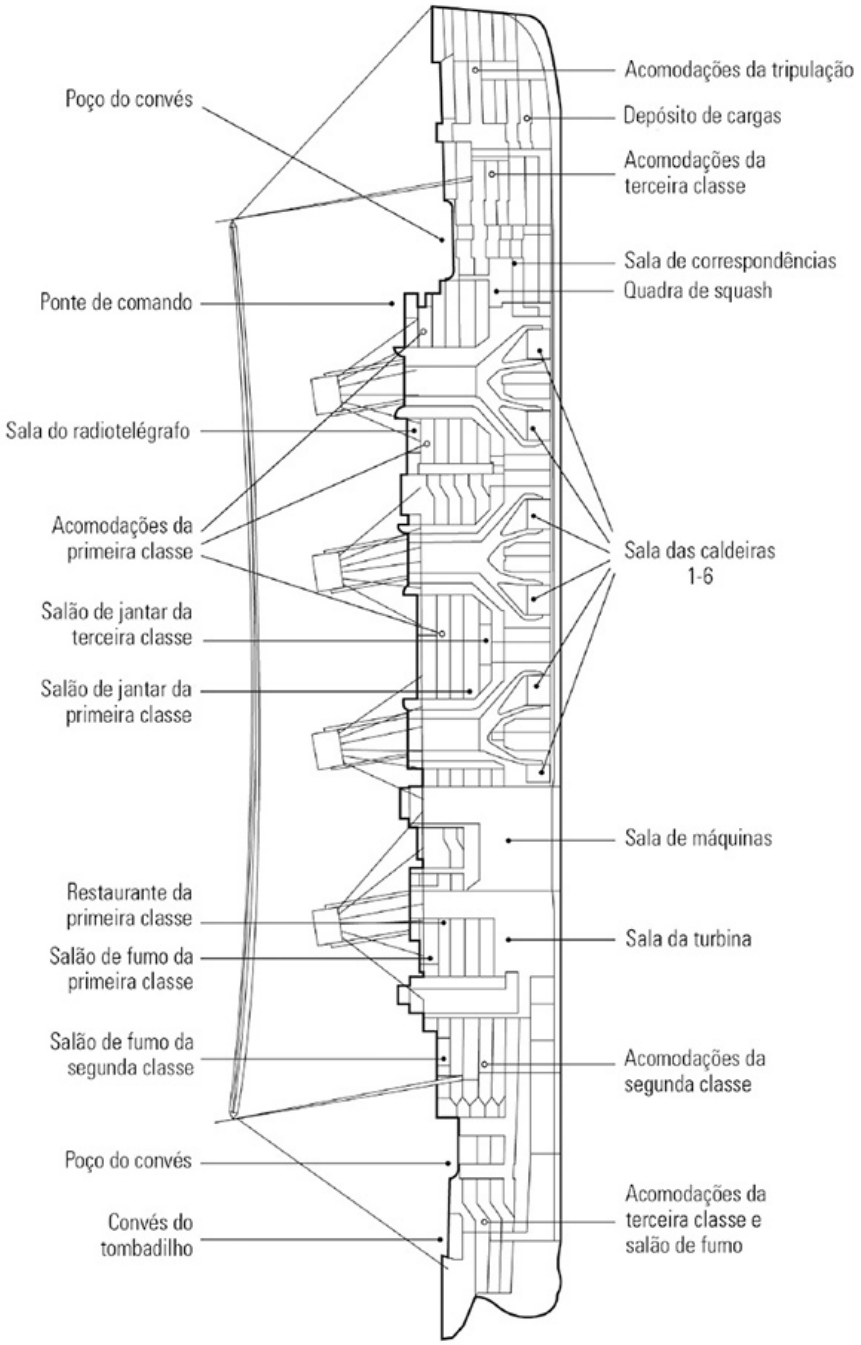
Talhas ..... cordas ligadas a um turco.

Través ..... a largura da embarcação.

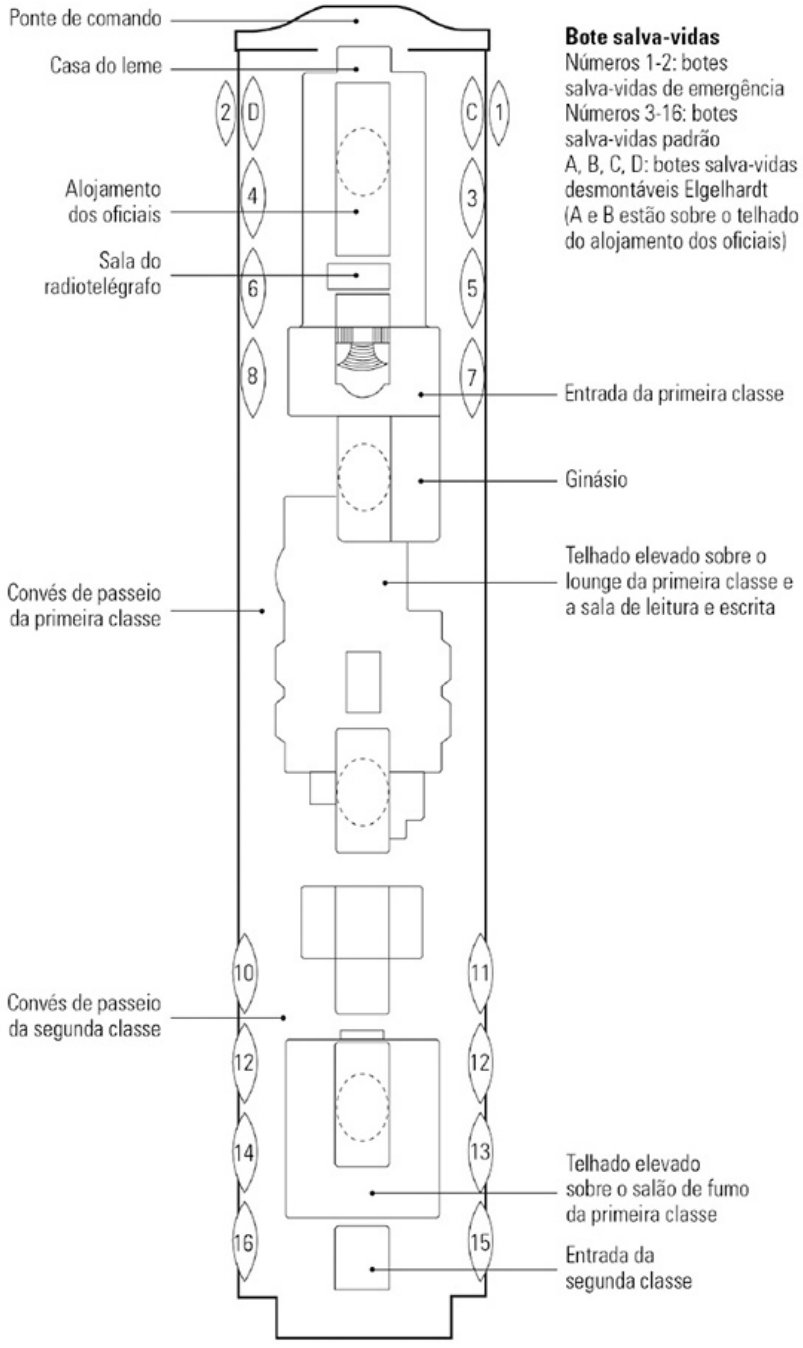
Turco ..... pequeno guindaste para içar cargas e lançar botes salva-vidas.

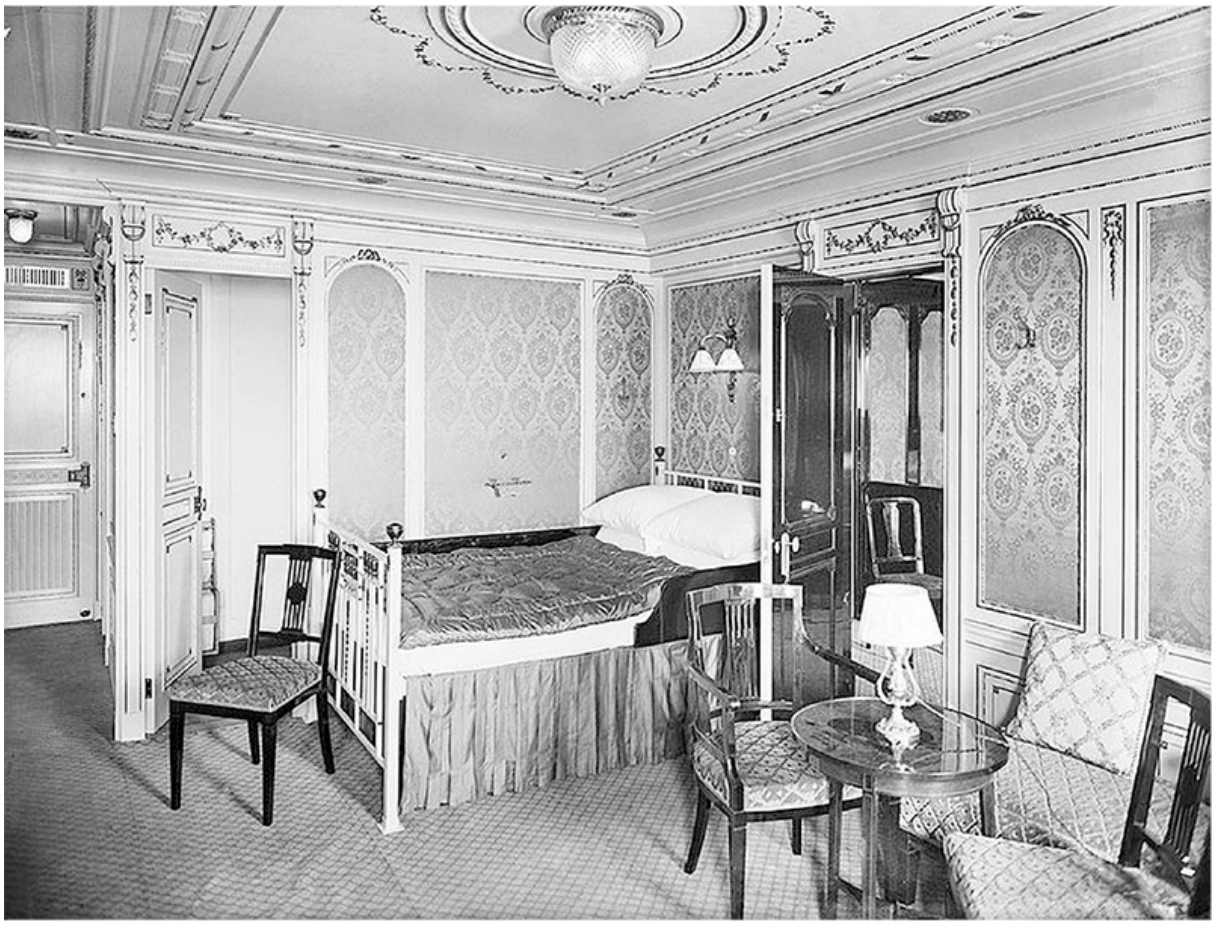
Vante ..... em direção à parte dianteira (ou proa) do navio.

Titanic – Visão de perfil



Titanic – Convés de botes





Exemplo de cabine da primeira classe:
B-58, decorada ao estilo Luís XVI.

Domingo, 14 de abril de 1912

Meia-noite, horário local da ponte de comando do Titanic – 8 badaladas, troca de turno

No meio do Atlântico Norte, uma pequena garrafa está boiando na água. Dentro dela, um pedaço de papel traz uma mensagem escrita a lápis:

13/4/1912
Do *Titanic*

Adeus a todos
Burke de Glanmire
Cork

O bilhete foi escrito por Jeremiah Burke, um jovem irlandês de 19 anos. Neste momento, ele está vários quilômetros a leste do local onde a garrafa flutua, em sua cabine de terceira classe do navio mais famoso do mundo, o *Titanic*. Jeremiah é um trabalhador agrícola que nutria a esperança de começar uma vida nova nos Estados Unidos, junto de suas duas irmãs mais velhas, Mary e Nellie, já estabelecidas em Boston. Mary enviou o dinheiro da passagem para Jeremiah.

A proa proeminentemente afunilada do *Titanic* corta o mar gelado a cerca de 22 nós, lançando uma coluna de água em ambos os lados daquele navio que é o maior objeto móvel do planeta. Os sinos de bronze pendentes do lado de fora das janelas da ponte de comando badalam oito vezes, indicando o fim do turno de quatro horas. Ao mesmo tempo, os relógios do navio estão sendo ajustados devido à mudança de fuso horário à medida que ele navega rumo a oeste.

■ *No* Titanic, *as badaladas do sino não indicavam a passagem de uma hora; elas soavam a cada meia hora de acordo com um relógio de quatro horas, culminando em oito badaladas. As batidas de meia hora são uma tradição que remonta aos dias em que eram usadas ampulhetas de 30*

minutos; mas o Titanic *também contava com relógios elétricos com tecnologia de ponta. Em viagens rumo ao oeste, as embarcações da White Star Line ajustavam seus relógios à meia-noite em aproximadamente 35 a 45 minutos, dependendo da distância que se estimava que o navio percorreria até meio-dia do dia seguinte. O* Titanic *tinha 48 relógios no total, submetidos a um par de relógios-mestres protegidos em redomas à prova d'água na sala de mapas. Este é o horário local da ponte de comando do* Titanic.

Na ponte de comando, o quarto oficial Joseph Boxhall e o sexto oficial James Moody estão rendendo o terceiro e o quinto oficiais, Herbert Pitman e Harold Lowe. A ponte está completamente escura. Qualquer iluminação, por mais fraca que seja, atrapalha a visão noturna dos homens. As persianas na casa do leme estão fechadas, impedindo que qualquer resquício de luz ilumine a bússola. Os oficiais conversam sobre o deslocamento do navio e sobre os chamados "itens de interesse" – o clima, o curso e a velocidade do *Titanic*. Quando os olhos dos oficiais do novo turno já estiverem acostumados com a escuridão, os outros poderão se recolher para descansar.

O capitão do *Titanic*, o lendário Edward J. Smith, está em seus aposentos, logo atrás da ponte de comando.

O capitão Edward Smith era descrito por Charles Lightoller, segundo oficial do Titanic, *como um homem "alto, robusto, de suíças fartas... com uma voz baixa e agradável, e um sorriso constante". Ele era carinhosamente conhecido como "E.J.". Seu outro apelido era "o capitão dos milionários", devido a sua popularidade entre passageiros abastados de transatlânticos.*

Smith era famoso por sua carreira de 30 anos na White Star Line, ao longo da qual capitaneou 17 navios e navegou mais de 3 milhões de quilômetros. Smith era o comodoro da frota, e seu salário era de 1.250 libras por ano, com um bônus de mil libras mediante a condição de aportar com os navios em bom estado.

Ao ser entrevistado pelo The New York Times *em 1907, o capitão Smith falou sobre sua carreira: "Quando alguém me pede para descrever a minha experiência de quase 40 anos no mar, eu simplesmente digo:*

'tranquila'. Naturalmente, houve vendavais de inverno, tempestades e nevoeiros, mas, ao longo de minha experiência, nunca me envolvi em nenhum tipo de acidente digno de menção".

Essa declaração não era inteiramente verdadeira. Os navios da White Star Line sob seu comando encalharam em 1889, 1890 e 1909. Em 1901 o Majestic, *e em 1906 o* Baltic *tiveram sérios incêndios a bordo. Ainda assim, a White Star Line continuava a respeitar e a confiar em Smith.*

A ponte de comando é o centro do universo do capitão Smith. Situada na extremidade dianteira do convés de botes do Titanic, *ela tinha duas asas expostas ao ar livre e telégrafos de ordem de motor, que conectavam a ponte de comando à sala de máquinas e permitiam que os oficiais comunicassem a velocidade desejada. Dentro da ponte de comando fica a casa do leme, que abriga o leme principal e uma bússola. Dois relógios estão pendurados na parede posterior – um ajustado de acordo com o Tempo Médio de Greenwich e o outro marcando o horário local do navio –, e um inclinômetro mostra a quantos graus o navio pende a bombordo ou boreste.*

Cada turno tem um oficial sênior cuja responsabilidade é zelar pela navegação e pela segurança do navio. Ele não tem permissão para sair da ponte durante seu turno e não há cadeira ou banco para que ele possa se sentar – um oficial sênior tem de estar sempre alerta.

No ninho de pega semicircular que fica cerca de 30 metros acima da água e aproximadamente 7 metros acima da ponte de comando, os vigias Frederick Fleet e Reginald Lee estão sendo substituídos por Alfred Evans e George Hogg, que subiram por uma escada dentro do mastro de aço para alcançar os colegas. Os vigias se revezam a cada duas horas. Um sino de alerta de 43 centímetros de diâmetro está suspenso acima de suas cabeças e eles também têm um telefone para se comunicar diretamente com a ponte de comando. Geralmente, os vigias também têm um par de binóculos, mas os do *Titanic* tinham sumido.

Embora alguns oficiais desdenhem da necessidade de usar binóculos, preferindo trabalhar a olho nu, era prática da White Star Line tê-los no ninho de pega. Na viagem de Belfast a Southampton, os vigias do

Titanic *receberam um par que pertencia ao segundo oficial David Blair, mas Blair foi dispensado em Southampton um dia antes da partida, logo após a chegada de Henry Wilde, que assumiu o posto de imediato. Ao que tudo indica, Blair simplesmente se esqueceu de dizer a alguém onde os binóculos estavam guardados antes que o* Titanic *zarpasse.*

George Bartlett, superintendente marítimo da White Star Line com 30 anos de experiência no mar, declarou ao British Board of Trade durante o inquérito sobre a perda do Titanic *que os vigias deviam usar seus olhos e imediatamente reportar o que quer que vissem à ponte de comando, e os oficiais então usariam os binóculos para identificar o risco. Entretanto, nos dias seguintes ao desastre, o almirante Robert Edwin Peary, explorador do Ártico, alegou que "com uma noite tão limpa, qualquer um conseguiria ter avistado muito, mas muito mais longe com um binóculo. [Porém] muitas coisas são esquecidas na correria da viagem inaugural de um navio".*

Na sala do radiotelégrafo, situada no convés de botes entre a primeira e a segunda chaminés, Harold Bride e Jack Phillips, os operadores da Marconi, estão trabalhando até mais tarde, debruçados sobre o telégrafo tentando fazer o aparelho funcionar. Uma hora atrás, Bride, o operador júnior, dormia profundamente nos aposentos ao lado, mas teve de se levantar porque Phillips precisava de ajuda para consertar o equipamento. Parece que a fiação secundária de um transformador teve um curto.

■ *Com apenas 25 anos, Jack Phillips é um dos radiotelegrafistas mais experientes do mundo. Em 1906, depois de trabalhar como telegrafista na agência de correio de Godalming, em Surrey, ele se matriculou na escola de treinamento da Marconi em Liverpool. Após seis meses de curso, começou a trabalhar em navios como o* Lusitania *e o* Mauretania *e foi para a White Star Line em 1911. Harold Bride é seu assistente três anos mais novo. Ele também começou como telegrafista em uma agência de correio e concluiu sua formação na British School of Telegraphy em julho de 1911. O* Titanic *é seu quinto navio.*

O herói do naufrágio do Republic, *Jack Binns, declinou a oferta de trabalho no* Titanic *porque tinha conseguido um emprego como*

jornalista em Nova York e embarcado no transatlântico Minnesota *na semana anterior. Em 1909, ele asseverou diante do Congresso que um radiotelégrafo deveria ser item obrigatório em todos os navios. Em 1912, somente 400 dos 20 mil navios britânicos registrados tinham radiotelégrafo.*

■ *Os radiotelegrafistas do* Titanic *tinham três salas interligadas – a bombordo fica a sala do dínamo, que abriga o principal aparato de transmissão; no centro fica a sala de operações, onde estão instaladas as peças de recepção e envio de sinais do aparelho da Marconi; e a boreste ficam os dormitórios dos homens. O gerador de cinco quilowatts usado para alimentar o aparelho conta com uma bateria de armazenamento independente, caso os geradores do* Titanic *falhem.*

O radiotelégrafo tem uma amplitude de cerca de 640 quilômetros, embora em condições anormais possa chegar ainda mais longe – quando o Titanic *estava no Mar da Irlanda, Jack Phillips trocou mensagens com operadores em Tenerife e em Port Said.*

■ *A Marconi Company recruta jovens ambiciosos entre 21 e 25 anos, sedentos para evitar o que na empresa eram conhecidas como "carreiras beco sem saída". Eles transmitem mensagens uns aos outros usando seu jargão zombeteiro de escola pública como "meu velho" e "e aí, meu irmão". A história de Jack Binns comprovou o quanto esse emprego poderia ser excitante.*

Nos conveses abaixo dos oficiais na ponte de comando, dos vigias e dos radiotelegrafistas, a maioria dos 1.316 passageiros do *Titanic* está dormindo em suas cabines. As luzes nas áreas públicas foram diminuídas ou apagadas há uma hora. É o fim do quarto dia de uma viagem de oito até Nova York, e tanto os passageiros quanto a tripulação estão começando a se acostumar com esse navio monumental.

■ *Após o naufrágio, o segundo oficial Charles Lightoller escreveu que, embora conhecesse muitos tipos de embarcações "de um navio de guerra a uma barcaça", foram necessários 14 dias desde que se juntou ao* Titanic *em Belfast para que ele conseguisse descobrir qual era a rota mais curta para percorrer o navio de ponta a ponta.*

■ *Mesmo para os passageiros acostumados a navegar pelo Atlântico, o* Titanic *era surpreendente, e alguns mal podiam esperar para compartilhar com familiares e amigos suas impressões sobre o navio, usando o bloco de notas da White Star Line que trazia a inscrição* "On Board the RMS 'Titanic'"*, isto é, "A bordo do RMS* 'Titanic'" *no canto superior direito. As cartas dos passageiros já estão devidamente a caminho de seus destinos; algumas enviadas para endereços britânicos já foram entregues.*

■ *Na quarta-feira, seis horas após a partida de Southampton, o* Titanic *chegou a Cherbourg para pegar mais passageiros e correspondências. Na quinta-feira, ele passou pelo porto irlandês de Queenstown (hoje chamado de Cobh) e trouxe a bordo mais passageiros e mais cartas. Um pequeno número de sacos de correspondências foi trazido à terra firme. O* RMS Titanic *está levando 3.423 sacos de cartas para Nova York (RMS é acrônimo de* Royal Mail Ship *ou* Steamer *– isto é, "Navio" ou "Vapor do Correio Real"). Cinco carteiros viajam a bordo e trabalham na sala de correspondências do* Titanic *– dois britânicos e três americanos. Quando chegam a Queenstown, eles já fizeram a triagem de aproximadamente 100 mil das 7 milhões de cartas que o* Titanic *está transportando.*

Um dos que postaram uma carta do navio foi o passageiro da segunda classe Harvey Collyer, que está indo para os EUA com a esposa, Charlotte, e a filha de 8 anos, Marjorie, em busca de uma nova vida – fruticultura em Idaho. No bolso interior de seu paletó, leva em espécie todas as economias de uma vida – provenientes da venda de sua mercearia em Bishopstoke, Hampshire; nos depósitos do Titanic *estão todos os seus pertences para a nova casa. Charlotte sofre de tuberculose e eles têm a esperança de que o clima de Idaho amenize os sintomas dela.*

Harvey escreveu para os pais pouco antes que o correio fosse coletado para a parada em Queenstown:

> Queridos Mamãe e Papai,
>
> Parece até impossível que nós estejamos aqui fora na brisa marítima escrevendo para vocês. Bem, queridos, até agora estamos fazendo uma viagem agradável, o tempo está lindo e o navio é magnífico. Não dá para descrever a mobília, é como uma cidade flutuante. Posso dizer que estamos ostentando e que vamos sentir falta disso nos trens, já que neles vamos

na terceira classe. Mal dá para sentir o balanço, o navio é tão grande que nem ficamos enjoados ainda.

Com muito amor, não se preocupem conosco. Harvey, Lot & Madge.

■ *Por uma estranha coincidência, a passageira de segunda classe Marion Wright também está se dirigindo para uma fazenda de fruticultura nos Estados Unidos – para se casar com o proprietário, Arthur Woolcott, que ela conheceu em Somerset poucos anos antes. Eles planejam se casar assim que ela chegar.*

Queridíssimo papai,

Remeto-lhe apenas algumas poucas linhas de Queenstown [...] É adorável aqui na água e, exceto pelo cheiro de tinta fresca, tudo é muito confortável a bordo. A comida é esplêndida e até agora já fiz 3 refeições [...] E até agora o barco não parece estar lotado, e há dezenas de mesas vazias no salão de jantar... Que Deus esteja com você e me leve para casa em segurança em alguns anos para que possa vê-lo mais uma vez. Com amor e muito obrigada por tudo o que fez por mim,

Da sua sempre amorosa filha,

Marion

■ *No convés, durante a primeira noite de viagem, na quarta-feira, 10 de abril, Marion se ofereceu para dividir uma mantinha com Kate Buss, 36, proveniente de Sittingbourne, em Kent, que estava a caminho de seu matrimônio com o noivo, Samuel Willis, que emigrara para San Diego dois anos antes. Kate estava ansiosa para viajar em abril porque queria evitar um casamento em maio, o que ela considerava má sorte. Enquanto Kate e Marion conversavam, descobriram que os presentes de casamento de ambas estavam no depósito do* Titanic. *Kate também escreveu uma carta em Queenstown, contando ao irmão o quanto tinha gostado do* Titanic *e que "a única objeção até agora era o cheiro de tinta fresca...".*

Marion Wright estava correta em sua observação sobre o navio não estar lotado – o Titanic *estava com metade de sua lotação. Ele tinha capacidade para 2.603 passageiros, mas levava somente 1.316. Era para ter sido ainda menos, mas, devido a uma greve de carvoeiros, várias outras linhas marítimas transferiram seu carvão e muitos de seus passageiros para o* Titanic. *Para a viagem de retorno, no entanto, ele estava totalmente lotado.*

O escritor e artista americano Frank Millet amou o Titanic *– ele escreveu a um amigo: "Tem de tudo, menos táxis e teatros", – contudo não estava muito entusiasmado com seus colegas da primeira classe:*

> Repugnantes é o que são muitas pessoas no navio. Há um monte de mulheres americanas ostensivas e odiosas, o suplício de qualquer lugar que infestem, e a bordo de um navio é ainda pior... muitas delas andam com cachorros minúsculos a tiracolo e passeiam com seus maridos como se eles fossem animais de estimação.

Frank Millet é um pintor renomado. Muitos dos passageiros mais ricos do Titanic *têm cópias de seus trabalhos. Ele teve uma vida bem variada – de baterista militar na Guerra Civil Americana a correspondente de batalha na Guerra Hispano-Americana. É possível que ele estivesse se referindo a Helen Bishop e seu marido, Dickenson, em sua carta. Eles estavam em lua de mel e tinham comprado um cachorro em Florença, a quem deram o nome de Freu Freu. Há 12 cães a bordo, a maioria no canil do convés F, sob os cuidados do açougueiro; mas alguns passageiros da primeira classe mantiveram seus cachorros na cabine – ao que os camareiros fizeram vista grossa. Helen Bishop montou uma toca para Freu Freu em sua cabine, atrás de duas malas.*

O Titanic *também tinha uma gata na tripulação, chamada Jenny, cuja função era caçar os ratos e os camundongos. Ela deu cria pouco antes da partida de Southampton, e toda a família de gatinhos era alimentada pela equipe da cozinha com os restos das refeições.*

"Sem espanadores nem nada com o que trabalhar, quero mais é que esse baita navio vá para o fundo do mar..."

George Beedem é um camareiro que integrou a tripulação do Titanic *em 4 de abril, após servir anteriormente no* Olympic. *Ele tinha escrito várias cartas para a esposa, Lilly, e o filho de 7 anos, Charles, mas ainda não as tinha selado. Em Queenstown, finalmente teve a chance de enviar todas elas.*

> Terça-feira
>
> Meus queridos Lill e Charlie

Esta é a última noite e graças a Deus estamos de folga amanhã... eu me senti muito mal nos últimos três dias e sem espanadores nem nada com o que trabalhar, quero mais é que esse baita navio vá para o fundo do mar...

Durante o turno de meia-noite às 4h da manhã do dia 11 de abril, George escreveu outra carta para sua família:

Meus queridos tesourinhos

Agora temos uma lotação decente a bordo, ainda que não seja muita. Creio que bastante gente embarcará em Queenstown, quanto mais melhor... eu acabei de me barbear, etc. e ficarei feliz quando der 4h... Agora tchau tchau, que bom que gostaram dos retratos e imagino que aqueles ovos de chocolate desapareceram no fundo daquele grande buraco.

Com o mais terno amor por vocês dois,

Papai

Lawrence Beesley, 34, é um professor de Dulwich, sudeste de Londres, a caminho de Toronto para visitar o irmão. Beesley é viúvo e, depois de muitos anos infelizes, deixou seu posto na Dulwich College, onde lecionava Ciências. Entre seus pupilos estava o futuro romancista policial Raymond Chandler. Ele escreveu esta carta a seu jovem filho antes de partir de Southampton:

Meu querido Kit,

Tivemos uma experiência emocionante bem quando estávamos passando pelo último cais no estuário de Southampton Water. O New York estava atracado ao lado do Oceanic... à medida que se aproximava, a sucção desse navio monstruoso dragou o New York e, uma a uma, suas amarras se arrebentaram... somente a da proa resistiu. Sua popa foi arrastada em direção ao nosso bombordo. Em uma fração de segundo, um rebocador apareceu e lançou rapidamente um cabo de aço e freou a rabeada externa. O Titanic, enquanto isso, veio com tudo para trás, e a popa do New York por pouco não atingiu nossa proa... de todo modo, foi emocionante quando as amarras começaram a se romper uma após a outra, e os homens saíram correndo aos bandos para escapar das chicotadas das extremidades das cordas. Agora nós estamos passando pela Ilha de Wight. Espero que não tenhamos mais nenhum acidente.

A quase colisão que Beesley descreveu foi impedida bem a tempo – os navios estavam a menos de dois metros quando dois rebocadores intervieram. Inúmeras pessoas haviam embarcado no New York *para assistir ao* Titanic *zarpar e ficaram aterrorizadas. O* Southampton

Times *escreveu que "por muitos anos, eles sem dúvida teriam lembranças vívidas da primeira navegação do* Titanic *nas docas de Southampton...".*

Devido ao tamanho, mesmo os pilotos e capitães mais experientes tinham dificuldades para manobrar os navios da classe Olympic. *Em 20 de setembro de 1911, o* Olympic *zarpou de Southampton para sua quinta viagem. Enquanto fazia uma curva no extremo leste da Ilha de Wight, guiada não pelo capitão Edward Smith, mas por um piloto, o velho cruzador* HMS Hawke *não conseguiu realizar uma manobra evasiva a tempo e os dois navios colidiram. A proa do* Hawke *foi completamente enterrada no casco do* Olympic. *O fato de o* Olympic *continuar flutuando depois se ser atingido por uma embarcação destinada a abater navios inimigos foi encarado como mais uma prova de que os transatlânticos modernos, em particular os da classe* Olympic, *eram insubmersíveis.*

O Olympic *navegou de volta para Belfast, onde o* Titanic *estava sendo construído. O eixo da hélice boreste do* Titanic, *bem como outros componentes, foram transferidos para o navio irmão e, consequentemente, a viagem inaugural do* Titanic *foi adiada de 20 março para 10 de abril de 1912.*

Um tribunal marítimo decidiu que o Olympic *era o culpado pela colisão. "Nós não vamos aceitar isso sem recorrer", escreveu o capitão Smith para um amigo; mas a White Star Line perdeu a apelação.*

Algumas cartas enviadas de Queenstown eram mais triviais. A Sra. Ida Straus, a esposa de 63 anos de Isidor Straus, um dos proprietários da loja de departamentos Macy's em Nova York, escreveu para a Sra. Lilian Burbidge, esposa do diretor executivo da Harrods, para agradecê-la pelo ramalhete de cravos e rosas entregue em sua cabine. Joseph Loring, outro passageiro da primeira classe, escreveu para casa para instruir a instalação de uma nova buzina em seu Daimler.

O Titanic *tinha uma banda de oito músicos, escolhidos para tocar na viagem inaugural por estarem entre os melhores da profissão. O líder da banda, Wallace Hartley, de 33 anos, escreveu uma carta endereçada à esposa, em Dewsbury, assim que o navio zarpou:*

> Apenas algumas linhas para dizer que partimos bem. Foi um pouco corrido mas já estou me acomodando. O navio é ótimo e deve ter muita gente endinheirada circulando. Temos

uma banda excelente e os rapazes parecem ser bem simpáticos.

00h15, horário local na ponte de comando do Titanic

Após tocar as peças finais do dia no restaurante Palm Court, da primeira classe, a "banda excelente" está em seus alojamentos da segunda classe no convés E. São duas cabines para os músicos, com beliches, um guarda-roupa e uma cômoda, além de uma sala para guardar os instrumentos. Os músicos se dividem em um trio de piano para tocar no restaurante *à la carte* da primeira classe ou no Café Parisien, e um quinteto de piano para tocar no lounge da primeira classe durante o chá da tarde e do lado externo do salão de jantar do convés D durante o almoço e o jantar.

A banda já causou uma boa impressão. Vários passageiros já a mencionaram em suas cartas enviadas de Queenstown. Kate Buss, que viaja para San Diego para casar-se com seu noivo, já foi fisgada por John Wesley "Wes" Woodward, a quem se refere todos os dias como o "Homem do Violoncelo" em seu diário. Kate escreveu em 11 de abril: "O Homem do Violoncelo é o meu favorito. Toda vez que termina de tocar uma peça, ele olha para mim e nós sorrimos". No dia 13: "Ele é tão cavalheiresco... nós conversamos, entre outros assuntos, sobre o Olympic. *Ele estava a bordo quando o acidente ocorreu".*

Wes Woodward estava jogando damas com o restante da banda do Olympic *durante uma pausa entre as apresentações quando ocorreu a colisão com o* HMS Hawke. *Eles estavam a apenas três metros de distância, mas como o* Olympic *mal estremeceu eles continuaram jogando.*

Woodward tem planos de parar de tocar em navios até o fim do verão de 1912 e retornar a Eastbourne, onde tocou com a Devonshire Park Orchestra durante muitos anos. Junto dele no Olympic *e agora no* Titanic *está o excelente violinista de 21 anos, Jock Hume, sempre pronto para uma travessura.*

Em uma viagem anterior, Jock enganou uma irritante passageira, fazendo a mulher acreditar que ele tinha tocado uma complicada peça clássica quando, na verdade, tinha tocado uma música do gênero

ragtime desacelerando o andamento. Pouco antes da partida, Mary, a namorada de Jock, contou-lhe que estava esperando um bebê.

Wallace Hartley, o líder da banda, tocou em navios nos últimos três anos e já fez mais de 80 travessias transatlânticas. Ele foi promovido de segundo-violino para líder no Mauretania *– em 1910, o transatlântico mais rápido do mundo. Wallace está noivo e, assim, como Wes Woodward, planeja se retirar da vida no mar e trabalhar como concertista em terra firme.*

Três integrantes da banda nunca tocaram em navio antes: o contrabaixista Fred Clarke, o pianista Percy Taylor e o violinista belga Georges Krins, que foi demovido da ideia de se alistar no exército pelo pai, que acreditava que a vida de músico seria mais segura. Os outros dois membros remanescentes da banda são o violoncelista Roger Bricoux e o pianista Theo Brailey.

2h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 4 badaladas

No ninho de pega, os vigias George Symons e Archie Jewell substituem Alfred Evans e George Hogg.

> "Essa primeira viagem vai entrar para a história das travessias oceânicas."

3h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 6 badaladas

Em sua cabine de primeira classe no convés A, Lady Lucy Duff Gordon dorme profundamente. Do outro lado do corredor, está seu marido, Sir Cosmo. Lucy adorou sua cabine com aquecimento elétrico e decoração cor-de-rosa. Seu porta-joias e um casaco quentinho estão perto de sua cama. Desde que reservou os bilhetes para o *Titanic* no escritório da White Star Line em Paris, ela está inquieta a respeito da viagem. A agente de viagens lhe disse: "Essa primeira viagem vai entrar para a história das travessias oceânicas".

A secretária de Lucy Duff Gordon, Laura "Franks" Francatelli, está quatro conveses abaixo, dormindo em sua cabine no convés E.

Os Duff Gordons são um casal improvável. Ele é um velho baronete do Eton College, esgrimista olímpico e um especialista em bridge; *ela é uma estilista divorciada que construiu seu nome vendendo lingeries ousadas de uma loja em Mayfair, chamada Maison Lucile. Lucy Duff Gordon foi a primeira pessoa a usar a palavra "*chic*" para descrever a moda feminina, e em 1909 estava ganhando 40 mil libras por ano e empregando milhares de pessoas. Além das joias do dia a dia que leva consigo em sua cabine, Lucy Duff Gordon deixou aos cuidados do comissário-chefe um colar de pérolas de 50 mil dólares, que não está pago e não tem seguro. Ela o tomou emprestado de uma joalheria em Veneza com a promessa de comprá-lo no futuro. O colar provavelmente é só para impressionar os parceiros de primeira classe – clientes em potencial da Maison Lucile.*

É raro que os Duff Gordons viajem juntos. Lucy uma vez escreveu à mãe que era "extraordinariamente enfadonho conviver com Cosmo".

A decoração extravagante dos navios da classe Olympic foi projetada para fascinar os viajantes ricos dos transatlânticos. Todas as cabines grandes (ou camarotes) de primeira classe têm telefone, aquecedor, ventilador de mesa, sineta para chamar um comissário, água corrente fria e também aquecida, e enrolador elétrico de cabelo; algumas até tinham sua própria varanda. As câmaras eram decoradas em diferentes estilos: Georgiano, Luís XVI e Rainha Ana.

Os muito ricos podem adquirir várias cabines com portas de interligação, criando uma enorme suíte só para eles. Os Thayers, uma das famílias mais ricas da Pensilvânia, decidiram tirar proveito dessa facilidade. John e Marian Thayer estão na C-68 e seu filho de 17 anos, Jack, está na porta ao lado, na C-70. Os Thayers estavam de férias na Europa, onde visitaram Alemanha, Áustria, Holanda e Inglaterra. John é vice-presidente da Ferrovia Pensilvânia, uma das maiores dos Estados Unidos. Eles são uma família bem-apessoada; Marian, de fato, costuma ser descrita como uma das mulheres mais bonitas da Filadélfia. O futuro de Jack já foi traçado pelo pai: ele terminará os estudos na Filadélfia e então irá para Princeton, de onde, após graduar-se, viajará de novo pela Europa e então retornará aos EUA para iniciar sua carreira como banqueiro.

As cabines de segunda classe no Titanic *são tão boas quanto as cabines de primeira classe em outros transatlânticos. Os projetistas da Harland and Wolff garantiram que elas fossem tão iluminadas quanto possível – a maioria tinha escotilhas e paredes brancas esmaltadas. Em vez de camas, as cabines tinham leitos embutidos na parede, com cortinas para garantir mais privacidade. O linóleo, uma invenção recente, revestia o piso. Há inovações tecnológicas também – as cabines e os lavabos da primeira e da segunda classe têm luzes elétricas que se acendem quando alguém entra e se apagam quando a pessoa sai.*

Na segunda e na terceira classe, todos os aparatos de funcionamento do navio estão à mostra, como vigas e o encanamento; na primeira, eles estão ocultos atrás de painéis de madeira ou tapeçarias.

■ *Os passageiros da terceira classe do* Titanic *estão dormindo com relativo conforto. Aqueles que emigram do Canadá para a Inglaterra no* Mount Temple, *que navega a poucos quilômetros do* Titanic, *estão em cabines que são usadas como baias de gado na viagem de regresso. No* Titanic, *as cabines eram pequenas, mas tinham ventilação, luz elétrica, lavatórios e mantas em branco e vermelho, as cores da White Star Line. A maior parte das cabines foi projetada para dois ou quatro ocupantes, mas algumas acomodavam até dez. Tanto no convés da segunda quanto da terceira classe, os banheiros são compartilhados; na terceira classe há apenas dois banheiros para 710 passageiros; na segunda há bem mais.*

A White Star Line tem sua própria política de distribuição dos dormitórios. Homens solteiros são mantidos bem distantes das mulheres. Nas acomodações da terceira classe, as famílias e as mulheres solteiras ficam na direção da popa, enquanto os homens solteiros e os casais estão na parte dianteira. Os casais e as famílias têm seus próprios quartos.

■ *Quando os passageiros da terceira classe chegavam ao topo da prancha do navio, eles eram recepcionados por um time de médicos, liderados pelo cirurgião-chefe do* Titanic, *Dr. William O'Loughlin. A pálpebra superior de cada passageiro era examinada à procura de sintomas de tracoma. Qualquer um que apresentasse sinais do distúrbio era obrigado a voltar, conforme estipulado pelas leis de imigração dos Estados Unidos.*

A lei dos Estados Unidos também estipulava que deveria haver portões entre a terceira classe e os outros passageiros para prevenir a disseminação de doenças.

Uma família que se submeteu ao exame na prancha foi a de Frederick Goodwin, que agora dorme nas acomodações da popa. Frederick está viajando de Fulham para as Cataratas do Niágara com a esposa, Augusta, e os seis filhos: Lillian, 16; Charles, 14; William, 11; Jessie, 10; Harold, 9; e o bebê de 18 meses, Sidney. O irmão de Frederick lhe escreveu para contar que uma grande usina de energia estava sendo construída lá, com boas oportunidades de trabalho. Eles tinham feito reserva num vapor menor que navegava de Southampton, mas, por causa da greve dos carvoeiros, foram transferidos para o Titanic.

4h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 8 **badaladas**, começa o turno da manhã

Os foguistas e os carvoeiros do turno da meia-noite estão deixando a sala das caldeiras e se dirigindo para o seu salão de jantar no convés E para fazer a sua refeição favorita do dia, um guisado chamado "oodle" – feito à base de carne vermelha, cenouras e cebolas cozidas por horas a fio em um caldeirão no fogo baixo.

Na ponte de comando, o terceiro oficial Herbert Pitman e o quinto oficial Harold Lowe substituem o quarto oficial Joseph Boxhall e o sexto oficial James Moody. No ninho de pega, os vigias Frederick Fleet e Reginald Lee assumem os postos de Archie Jewell e George Symons. Os quartéis-mestres Arthur Bright, Walter Wynn e Walter Perkis rendem Robert Hichens, Alfred Olliver e George Rowe.

Dormindo nas câmaras da primeira classe estão os dois homens responsáveis pela criação do *Titanic* – Bruce Ismay, presidente e diretor executivo da White Star Line, e Thomas Andrews, diretor executivo do estaleiro Harland and Wolff.

■ *Ismay, 49, está ocupando uma suntuosa suíte no convés B – formada pelas cabines B-52, B-54 e B-56. Foi seu pai, Thomas Ismay, que comprou uma White Star Line falida nos anos 1870 e a transformou em uma empresa novamente lucrativa. Thomas intimidava e constrangia*

seus funcionários e também o próprio filho. Se ele visse uma folha ser levantada por uma carruagem e voar na direção de sua casa, nos arredores de Liverpool, ele marcaria com uma pedra o local exato em que ela caísse. Se seus dez jardineiros falhassem em localizar a folha, teriam uma amostra de seu famigerado temperamento.

Bruce Ismay assumiu o controle total da White Star após a morte do pai, em 1899. Ele é um homem alto, de fala mansa e poucos amigos e, assim como o pai, intolerante à ineficiência de qualquer espécie. No dia do lançamento de seus navios, ele sempre é visto correndo os dedos pela mobília, checando se algum comissário deixou passar um resquício de poeira. Ismay está sempre atrás de melhorias para seus navios; ele estava na viagem inaugural do Olympic *e fez inúmeras sugestões aos seus projetistas – desde a necessidade de cinzeiros nos lavabos da primeira classe até vitrôs deslizantes na porção dianteira do convés A para proteger os passageiros, que reclamavam da água que respingava neles espirrada pela proa do navio.*

Embora na popa do Titanic *esteja escrito "Liverpool" (a cidade em que foi registrado), ele tenha sido construído em Belfast e sua tripulação quase inteira seja de Southampton, ele não é um navio britânico. Em dezembro de 1902, após uma oferta que os acionistas da companhia não puderam recusar, a White Star Line foi assumida pelo International Mercantile Marine Company, um conglomerado financiado por John Pierpont Morgan, um brilhante, porém impiedoso, financista americano. Ele persuadiu Bruce Ismay a permanecer como diretor executivo e presidente, bem como a encarregar-se da presidência da International Mercantile Marine.*

A riqueza de J.P. Morgan é tamanha que, na prática, ele é o banco central dos Estados Unidos, mantendo o valor do dólar e estabilizando a confiança econômica em tempos de crise. A aquisição da White Star Line foi um sinal de que o poder econômico estava atravessando o Atlântico – em 1861, os Estados Unidos tinham três milionários; em 1900, tinham 3.800.

No entanto, o dinheiro de J.P. Morgan não lhe comprou felicidade; certa vez, ele foi descrito como o "mais triste dos milionários". Em 1912, ele tinha amealhado uma vasta coleção de arte em suas residências em

Londres e Paris, mas agora queria transferi-las para Nova York. Em janeiro, os primeiros carregamentos foram enviados através do Atlântico pela White Star Line. O Titanic *deveria transportar uma quantidade significativa da coleção, mas uma complicação burocrática fez com que os carregamentos fossem suspensos em março. Morgan pretendia fazer a viagem inaugural do* Titanic*, ocupando a suíte especialmente construída para ele no convés B, mas, no último minuto, decidiu ficar em Paris. Bruce Ismay está ocupando sua suíte.*

O que poucas pessoas sabem é que Ismay está tentando se retirar do ramo da navegação. Ele planeja se aposentar como presidente da International Mercantile Marine em 1913, mas por enquanto quer manter isso em segredo. Em fevereiro, ele escreveu para Charles Steele, secretário da J.P. Morgan and Company: "O 30 de junho de 1913 é um 'FUTURO DISTANTE', e muito ainda pode acontecer entre o agora e o amanhã...".

Além de ser o diretor executivo, Thomas Andrews é o projetista-chefe da Harland and Wolff e sobrinho de seu presidente, Lord Pirrie. Ele está a bordo para identificar quaisquer melhorias que precisem ser feitas em seu navio. Sua cabine, A-36, está entulhada de projetos e gráficos.

Aos 16 anos, Andrews começou um estágio de cinco anos no estaleiro, trabalhando com os pintores, montadores, carpinteiros e fabricantes de cabines, e finalizando como aprendiz no escritório de projetos. Em 1905, ele foi promovido a chefe do departamento de projetos e dois anos depois tornou-se diretor executivo.

Andrews é muito querido pelos operários e pelos tripulantes dos navios, e não tem medo de intervir para apartar brigas entre panelinhas dentro do estaleiro ou para colocar os valentões em seu devido lugar.

Ele também é um marido devotado. Em 12 de abril, o terceiro dia da viagem, Andrews parou para conversar com a comissária Mary Sloan enquanto ia jantar. O Dr. William O'Loughlin, cirurgião-chefe do Titanic*, chamava "Tommy!" na tentativa de atrair sua atenção, mas tudo o que ele queria era falar sobre Belfast, sua terra natal e também de Mary, e de como seu pai e sua esposa, Helen, estavam doentes. Mary o*

parabenizou pelo belo navio novo. Andrews respondeu, entristecido, que não gostava de como o Titanic *o afastava "cada vez mais de casa".*

Andrews construiu o Titanic *para resistir a encalhamentos, colisões contra obstáculos ou contra outro navio. Ele tinha um casco duplo – dois conjuntos de chapas de aço, a dois metros de distância, para garantir que o navio não seria alagado caso a quilha fosse perfurada. Quinze anteparas dividem o* Titanic *em 16 compartimentos à prova d'água; em uma colisão frontal, ele continuará flutuando mesmo se os primeiros quatro compartimentos forem inundados. As anteparas têm portas à prova d'água que são fechadas por um interruptor na ponte de comando.*

5h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 2 badaladas

Os radiotelegrafistas da Marconi, Jack Phillips e Harold Bride, finalmente consertaram o transmissor do *Titanic*. Eles começam a registrar suas mensagens de acordo com o horário de Nova York, em vez de seguir o Tempo Médio de Greenwich.

Louis Hoffman e seus dois filhos pequenos, Lolo, 3, e Louis, 2, dormem na cabine F-2 no convés F da segunda classe. Hoffman contou aos outros passageiros que sua esposa morrera recentemente; desde que subiu a bordo, ele não perde os meninos de vista.

Mas Louis Hoffman é um nome falso. Na realidade, ele é Michel Navratil, um eslovaco de 32 anos que sequestrou os filhos, cujos verdadeiros nomes são Michel e Edmond, e está fugindo com as crianças para os Estados Unidos.

■ *Michel Navratil casou-se com Marcelle Caretto em 1907 e eles se mudaram para Nice, no sul da França. Mas a relação era tempestuosa e, em 1912, Michel foi embora.*

O casal deu entrada no pedido de separação alegando incompatibilidade de gênios, e o tribunal concedeu a custódia dos filhos para o tio de Marcelle, que também morava em Nice. Em abril, os garotos foram passar o feriado de Páscoa na casa do pai e, quando Marcelle foi buscá-los, eles já tinham desaparecido. Michel pegou o nome Louis Hoffman de um vizinho que o ajudou e fugiu para Londres, onde reservou as passagens para o Titanic. *Ele enviou uma carta de*

Queenstown para a mãe na Hungria, sugerindo que se a viagem para os Estados Unidos não desse certo, sua irmã e o marido podiam ir buscar os garotos.

Nos bolsos do sobretudo cinza de Michel Navratil, pendurado na cabine, estão as evidências do voo de Nice para Londres – a conta do quarto 126 do Charing Cross Hotel, um recibo de troca de câmbio da Thomas Cook and Co., a passagem para o *Titanic* e um revólver carregado.

> *Raramente alguém ouve comissários reclamando que os anos que passaram atendendo a sinetas, limpando restos, lavando o chão, arrumando camas, servindo chá ou carregando bagagens foram monótonos ou desagradáveis. O que eles nunca perceberam é que a verdadeira monotonia já tinha devorado suas almas como um câncer.*
>
> ***Violet Jessop**, comissária*

6h00 horário local na ponte de comando do Titanic – 4 badaladas

No ninho de pega, os vigias Alfred Evans e George Hogg chegam para render Frederick Fleet e Reginald Lee. Abaixo deles, na ponte de comando, o segundo oficial Lightoller está conversando com o imediato Wilde, a quem está prestes a substituir como oficial sênior do turno.

O dia de Violet Jessop está apenas começando. A jovem de 24 anos está se aprontando em sua cabine para o turno de 17 horas como comissária da primeira classe. Nem sempre Violet gosta do que faz. Ela trabalha no mar desde 1908, a princípio com a Royal Mail Line e então com a White Star Line; o último navio em que trabalhou foi o *Olympic*. Violet geralmente se aborrece com a falta de ambição e a obsessão por gorjetas de alguns de seus colegas. Há vários tipos de comissários no *Titanic*: os atendentes do convés, do salão de fumo, da sala de banho, os camareiros, os bibliotecários e os garçons. Os comissários que servem as refeições no salão de jantar são sempre do sexo masculino. Violet cuida de aproximadamente uma dúzia de cabines, junto de outro comissário. Seu trabalho costuma ser tranquilo,

mas às vezes pode ser frenético. Quando está muito ocupada, ela come o que encontra na despensa, e de pé mesmo. O ápice da correria – e da barulheira – acontece pouco antes de o navio zarpar do porto, quando há pilhas e pilhas de bagagem para acomodar e pedidos sem fim de bebidas e vasos. Flores são particularmente irritantes, visto que alguns passageiros da primeira classe recebem mais de dez ramalhetes de flores que são entregues no navio como presentes de adeus, e nunca há vasos suficientes a bordo. Certa vez, antes de entregar ao passageiro as flores trazidas por um amigo que veio se despedir, Violet respondeu com atrevimento: "Da próxima vez, traga um livro para ela. É o presente mais aceitável para uma viagem, a menos que seja a última viagem". Mas em geral Violet apenas sorria.

No mar, Violet normalmente fica sozinha, mas pelo menos no *Titanic* ela tem uma colega de quarto, Elizabeth Leather, que também foi transferida do *Olympic*. O projetista de ambos os navios, Thomas Andrews, incorporou nas embarcações algumas das sugestões dos comissários, que facilitariam a vida deles a bordo, como, por exemplo, banheiros apropriados.

Como sinal de gratidão, na viagem inaugural do *Olympic*, o departamento de atendimento presenteou Andrews com uma bengala para ajudá-lo a lidar com as veias varicosas que, pondera Violet, surgiram porque ele anda e passa muito tempo em pé nos conveses dos navios. Ele é o "mais amável e gentil dos homens".

Quando Violet embarcou no *Titanic*, ficou encantada ao notar que Andrews tinha incorporado até mesmo algumas de suas sugestões. A beliche estava posicionada de modo a oferecer mais privacidade e havia um guarda-roupa para evitar que suas roupas ficassem malcheirosas caso ela tivesse uma colega de quarto com "uma predileção por uísque e fumo".

Não obstante, Violet e Elizabeth fizeram algumas modificações por conta própria: conseguiram convencer algum eletricista júnior a instalar algumas lâmpadas extras para iluminar os cantos mais escuros da cabine. Enquanto se veste, Violet está rodeada por fotos de sua família penduradas na parede e calendários com paisagens campestres.

Violet anseia pelo dia em que poderá voltar ao lar, para a casa de sua mãe, e sentar-se na cozinha acolhedora para contar seus ganhos, tão

desesperadamente necessários para pagar as contas.

Quando se integrou ao *Titanic*, uma das primeiras atitudes de Violet foi esquadrinhar a lista de passageiros para verificar quais nomes famosos estariam nele. Será que eles eram como a imprensa descrevia? Quais seriam suas idiossincrasias? O Coronel John Jacob Astor IV, um dos homens mais ricos dos Estados Unidos, e sua esposa, Madeleine eram de longe os nomes mais famosos na lista. Os Astors pegaram uma suíte de quartos, C-62 e C-64, ao custo de 4.350 dólares (cerca de 100 mil dólares em valores atuais) e estão viajando com uma criada, uma enfermeira, um lacaio e um cachorrinho chamado Kitty.

Os Astors não estavam na ala do navio sob os cuidados de Violet Jessop, mesmo assim ela os viu embarcando em Cherbourg. Violet escreveu depois: "Em vez da mulher radiante da minha imaginação, uma que teve êxito ao enfrentar uma oposição ferrenha para se casar com o homem que queria, eu vi uma jovem apagada, pálida, de fisionomia triste, uma mulher decididamente tediosa que chegava apática de braço dado com o marido...".

O que Violet provavelmente não sabia é que Madeleine Astor está grávida de quatro meses, e que seus severos enjoos abreviaram a estadia deles na Europa.

John Jacob Astor é o bisneto do primeiro Jacob Astor, que emigrou para os Estados Unidos em 1783 e fez fortuna no comércio de peles e no ramo imobiliário. No século XX, a família era dona de inúmeras propriedades e hotéis (incluindo o Astoria Hotel que John Jacob construiu ao lado do Waldorf Hotel de seu primo, só para pirraçá-lo). Tamanha é a influência de John Jacob Astor que, quando ele se ausentou por 16 dias para velejar no Caribe, o mercado imobiliário de Nova York foi severamente afetado.

Ele é um tanto quanto idiossincrático – tornou-se coronel durante a Guerra Hispano-Americana, escreveu um romance de ficção científica, inventou um freio de bicicleta e possui uma vasta coleção de automóveis. Uma vez ele foi multado por correr em Croydon.

Até agora, o casal tem se mantido ensimesmado na viagem, principalmente por causa dos enjoos de Madeleine, que têm piorado, mas também por uma outra razão. Em 1909, a primeira esposa de Astor entrou com um processo de divórcio, e no ano seguinte ele se apaixonou

por Madeleine Force, então com 18 anos, a quem conheceu quando jogava tênis no clube de campo; John Jacob tinha 45 anos. O casal teve dificuldade para encontrar um ministro preparado para casá-los, mas uma gratificação de mil dólares ajudou a persuadir um clérigo de Rhode Island a oficializar a união. A cerimônia, em setembro de 1911, foi um evento privado, uma vez que o relacionamento deles era considerado um escândalo público – eles chegaram a ser marginalizados pelos amigos.

A lista de passageiros não foi distribuída apenas para os comissários. Em todas as cabines da primeira e da segunda classe há uma cópia da lista dos demais passageiros a bordo, bem como o destino de cada um deles. Pelo menos três homens estão viajando com nomes falsos – o passageiro da primeira classe Harry "Kid" Homer está na lista como H. Haven; Charles H. Romaine, um ex-vendedor de carros de Los Angeles, está como C. Rolman; George "Boy" Brereton está como George Brayton. Todos eles estão usando pseudônimos por serem apostadores profissionais, conhecidos como "raposas do mar" – muito comum em transatlânticos e geralmente bem conhecidos pela tripulação, mas tolerados contanto que seus ganhos não sejam excessivos. A lista de passageiros do Titanic *traz um aviso sobre esses homens:*

> Certas pessoas, que acredita-se serem apostadores profissionais, estão com o hábito de viajar para lá e para cá em vapores atlânticos [...] os gerentes gostariam de solicitar a assistência dos passageiros [...] para desencorajar jogos de azar, posto que proporcionam a esses indivíduos oportunidades especiais de tirar vantagem dos outros [...]

> *Quão abreviado teria sido o gozo se eu tivesse sido acometido pelo pressentimento que me dizia que aquele seria o meu último mergulho, e que antes do amanhecer do próximo dia eu estaria nadando pela minha vida no meio do oceano... a uma temperatura de -2 °C!*
>
> ***Coronel Archibald Gracie**, passageiro da primeira classe*

6h30, horário local na ponte de comando do Titanic – 5 badaladas

Alguns passageiros da segunda classe estão despertando com o canto dos galos, como tem ocorrido em todas as manhãs da viagem. Quatro espécimes estão sendo importados para os Estados Unidos por um

passageiro da primeira classe e são mantidos perto dos canis. Cada animal a bordo tem seu próprio bilhete.

Na quadra de squash que ocupa um vão entre os conveses F e G, na área mais baixa da primeira classe, Frederick Wright, o jogador profissional do navio, está disputando uma partida com o coronel Archibald Gracie, um historiador militar amador de 54 anos que acabou de escrever *The Truth About Chickamauga* [A verdade sobre Chickamauga], um livro sobre uma obscura batalha da Guerra Civil Americana na qual seu pai lutou. Gracie é um contumaz viajante de transatlânticos e sua rotina a bordo de um navio inclui jogar squash todos os dias. Contudo, essa é a primeira vez que ele joga no *Titanic*, pois preferiu conferir os livros da rica biblioteca em vez de praticar exercícios. Assim que terminar o jogo de meia hora, ele pretende nadar na piscina de água salgada aquecida.

■ *Gracie tenta se manter em forma porque é diabético e sua saúde geralmente é frágil. Ele foi operado recentemente, e uma viagem para a Europa foi a chance de se recuperar, bem como de fazer pesquisas para o seu novo livro sobre a guerra de 1812 entre Estados Unidos e Grã-Bretanha. Ele é casado e tem uma filha viva; outras duas morreram na infância e a terceira morreu em um acidente de elevador em 1903.*

7h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 6 badaladas

O camareiro Henry Etches está batendo na porta da cabine A-36, ocupada por Thomas Andrews. Etches traz uma bandeja com o habitual desjejum de chá e frutas para o projetista. Ele conhece Andrews bem, pois já se encontraram várias vezes quando Etches estava na equipe de comissários do *Olympic*. Etches também ofereceu algumas sugestões de melhorias para o *Titanic*, anotadas por Andrews. Às vezes, o comissário entra na cabine e vê um terno azul sujo jogado sobre a cama, então sabe que Andrews esteve na sala de máquinas.

Na primeira e na segunda classes, os comissários estão entregando o *Atlantic Daily Bulletin*, jornal que traz um resumo das notícias, os preços de câmbio e o resultado das corridas – tudo recebido das estações costeiras pelos radiotelegrafistas Bride e Phillips.

Na terceira classe, Alfred Rush está se aprontando para um grande dia – o seu 17º aniversário. Ele está indo para Detroit, onde mora o seu irmão mais velho, e viaja acompanhado por Emily e Frank Goldsmith, além de Frankie, o filho mais novo do casal. Alfred planeja celebrar seu aniversário usando seu primeiro par de calças compridas.

> *A personalidade dele [*Titanic*] foi impressa em mim, enquanto eu estava sozinha lá na proa e absorvia seu espírito. Ele singrava as águas com sua proa e jogava toneladas de água para os lados, o monarca dos mares, embora o mais jovial e brincalhão. Sua indiferença para com a humanidade era significativa em sua mais completa autoabsorção.*
>
> ***Helen Candee**, passageira da primeira classe*

7h20 horário local na ponte de comando do Titanic

Após uma garoa matutina, o domingo amanhece claro e brilhante. A tripulação que está prestes a começar o segundo turno da manhã está tomando café.

Cerca de 7h30, horário local na ponte de comando do Titanic – 7 badaladas

Uma mulher está em pé na proa do *Titanic*, apreciando a sensação da brisa gerada pelo navio que segue a 22 nós. Não é a primeira vez que Helen Candee faz isso, mas é a primeira vez que ela está lá sozinha.

Aos 53 anos, Helen Candee é autora do best-seller internacional How Women May Earn a Living [Como as mulheres podem ganhar a vida] *e do faroeste* An Oklahoma Romance [Um romance de Oklahoma]. *Ela foi obrigada a aprender a se defender sozinha após divorciar-se de um marido abusivo e está a caminho dos Estados Unidos para ficar com o filho, que se feriu em um acidente de avião. Helen Candee gosta de passar o fim das manhãs no convés de passeio que fica no convés A, ocupando duas cadeiras: "Uma para mim e outra para os visitantes – ou para autoproteção".*

Ela teve alguns visitantes nos últimos dias – em especial um inglês muito bem alinhado chamado Hugh Woolner, sete anos mais novo que

ela. Woolner, primo do escritor Arthur Evelyn Waugh, é um ex-falido a caminho dos Estados Unidos para visitar a noiva – uma viúva rica chamada Mary Dowson.

8h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 8 badaladas, começa o segundo turno da manhã

Quatro horas depois de terem deixado a ponte de comando, os oficiais Boxhall e Moody retornam para substituir Pitman e Lowe, e os quartéis-mestres Hichens, Olliver e Rowe assumem os postos de Bright, Wynn e Perkis.

O café da manhã está sendo servido pelos comissários aos passageiros da primeira, da segunda e da terceira classe em seus respectivos salões de jantar.

No salão da primeira classe no convés D, os passageiros estão sentados em cadeiras com estofado de couro – outra inovação, visto que a maioria dos transatlânticos tinha assentos aparafusados ao chão – ao redor de mesas para dois, quatro ou seis pessoas, e são servidos com peças de porcelana branca com o logo da White Star Line.

No salão de jantar da segunda classe, também no convés D, há mesas retangulares rodeadas por cadeiras giratórias, pois a ideia era que seu movimento ajudaria a anular o balanço do navio.

No salão de jantar da terceira classe, no convés F, os passageiros estão tomando café ao redor de grandes mesas de madeira para vinte pessoas – sentados em bancos de madeira para evitar a proliferação de piolhos. Há ganchos nas paredes para pendurar os casacos e os cachecóis. Esta manhã, os passageiros da terceira classe podem escolher entre mingau de aveia e leite, ensopado de vegetais, dobradinha frita e cebolas, pão com manteiga, geleia, pão sueco, chá e café. Para os passageiros mais pobres, é a melhor refeição que eles já fizeram.

Esta é apenas uma pequena porção da comida armazenada a bordo do navio em Southampton para a viagem de cinco dias do Titanic*:*

Ovos frescos: 40 mil
Carne vermelha fresca: 34 mil kg
Peixe fresco: 4.990 kg

Aves e carne de caça: 11.340 kg
Linguiças: 1.134 kg
Farinha: 200 barris
Café: 997 kg
Chá: 360 kg
Leite fresco: 1.500 galões
Manteiga fresca: 2.720 kg
Batatas: 36.300 kg
Alface: 7 mil cabeças
Tomates: 2.500 kg

■ *Os comissários dos salões de jantar do* Titanic *têm à sua disposição 3 mil xícaras de chá, 12 mil pratos, 2 mil taças de vinho, mil garfos de ostra, 100 tesouras de uva e 2 mil colheres de ovo.*

9h00, horário local na ponte de comando Titanic – 2 badaladas

No ginásio do navio, no convés de botes, Margaret "Molly" Brown, 44, (que em breve ficará conhecida como a "Inafundável Molly Brown") mantém a forma batendo em um saco de pancadas. Essa é a sua rotina matinal de exercícios desde que embarcou no *Titanic* em Cherbourg.

O boxe é considerado uma boa atividade para as mulheres, pois tonifica o tronco e a cintura, reduzindo a necessidade de um espartilho. Molly está sendo supervisionada pelo instrutor do ginásio, Thomas McCawley, a quem ela pagou uma comissão de um xelim.

■ *Além dos sacos de pancada, dos halteres e dos aparelhos de remo, o ginásio conta com novidades nos equipamentos de exercício, como um cavalo mecânico para quem quiser exercitar as habilidades equestres e um camelo mecânico para se fortalecerem os músculos abdominais e os das costas. O ginásio é estritamente segregado; homens e mulheres têm horários específicos em que podem usar suas dependências.*

Em 1893, J.J., o marido de Molly Brown, fez fortuna quando descobriu ouro em uma mina no Colorado chamada Little Jonny. Em pouco tempo, a mina estava produzindo 120 toneladas de ouro por dia, fazendo de J.J. um dos homens mais ricos do Estados Unidos. Os Brown viajaram o mundo juntos, e Molly se tornou uma ativista dos direitos das mulheres e ajudou o juiz Benjamin Lindsey a estabelecer a primeira corte juvenil

dos Estados Unidos. Molly e J.J. estão separados por causa das bebedeiras dele e de seu temperamento, que piorou após um AVC.

> *Senador Smith: Do que um iceberg é feito?*
> *Quinto oficial Harold Lowe: Gelo, eu suponho.*
> *(Risos)*
>
> ***Inquérito do Senado dos Estados Unidos**, abril de 1912*

9h12, horário local na ponte de comando do Titanic

Na sala do radiotelégrafo, Jack Phillips está recebendo um alerta do capitão do RMS *Caronia*, um transatlântico da Cunard: "Capitão – *Titanic*. Vapores rumo a oeste relataram icebergs, *growlers* e campo de gelo a 42° N., de 49 a 51° O. 12 de abril. Saudações. Barr".

Harold Bride leva a mensagem para a ponte de comando.

A definição de iceberg é um bloco de gelo com mais de 5 metros acima da superfície do mar, entre 30 e 50 metros de espessura. Um growler *se eleva a menos de um metro acima do nível do mar e, embora seja transparente, pode dar a impressão de ser verde. Icebergs nascem como cumes de geleiras (a vasta maioria na Groenlândia) e cerca de 10 mil se quebram todos os anos, mas cerca de mil sobrevivem para assombrar as linhas de navio transatlânticas. Eles podem viajar até 2.900 quilômetros. Assim que ficam à deriva em águas mais aquecidas, derretem e "dão à luz" fragmentos menores, e seu centro de flutuabilidade muda, resultando em rolamentos. Icebergs podem rolar várias vezes por dia.*

Abril é um dos piores meses para icebergs no Atlântico.

10h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 4 badaladas

O café da manhã já foi servido para os passageiros. Enquanto isso, na cozinha compartilhada da primeira e da segunda classe, e na cozinha da terceira, o almoço está sendo preparado. Para os passageiros da primeira classe será servido um bufê com anchovas norueguesas, carne assada, vitela e torta de presunto, linguiça bologna e língua de boi preparada na salmoura. Entre os grelhados, costeletas de carneiro serão servidas com purê de batata, ou então batatas fritas ou assadas. O toque

final é conferido por um pudim de leite e torta de maçã com merengue.

Chope lager Munich bem gelado será servido por 3 ou 6 *pence* o caneco.

Os cozinheiros da segunda classe estão preparando sopa de ervilha, espaguete *au gratin*, bolinho de legumes, conserva de carne, carneiro assado, filé assado, linguiça, língua de boi, picles, salada, pudim de tapioca, torta de maçã, frutas frescas, queijo e biscoitos.

Na cozinha da terceira classe estão sendo preparados *bouillon*, um caldo mais ralo à base de carne e legumes, carne assada com molho pardo, vagem, biscoitos crocantes, pão, ameixas secas e arroz.

Na ponte de comando do *Titanic*, o primeiro oficial William Murdoch assume o posto do segundo oficial Charles Lightoller como oficial sênior do turno. Os vigias Frederick Fleet e Reginald Lee substituem Archie Jewell e George Symons.

Cerca de 10h15, horário local na ponte de comando do Titanic

Esse é um bom horário para tomar um ar, se exercitar, disputar partidas de jogos como arremesso de argolas, ou para socializar e flertar durante uma caminhada nos conveses de passeio. A passageira da segunda classe Kate Buss, que viaja para se casar com o noivo Samuel, caminha aqui com frequência. Dois dias atrás, ela escreveu em seu diário que "de vez em quando algum transeunte aparentemente interessado dá uma piscadinha" para ela. Hoje, no entanto, ela caminha com o Reverendo Ernest Carter e Lillian, sua esposa. Ele é o vigário da Igreja St. Jude em Whitechapel, East London, e ela é filha de Thomas Hughes, autor de *Tom Brown's Schooldays* [Os tempos de escola de Tom Brown]. A paróquia de Carter é pobre e predominantemente judia – em alguns domingos, o coral reúne mais pessoas que a congregação. Os Carter estão indo para o Kansas visitar alguns amigos. Kate gosta da companhia deles.

O professor de ciências Lawrence Beesley está de pé a boreste do convés de botes, entre os botes salva-vidas 13 e 15. Ele esteve ali várias vezes nos últimos dias, estudando a locomoção do *Titanic*.

Observando atentamente dois pontos fixos no navio e então olhando para o horizonte, ele concluiu que a embarcação tem um movimento de deriva em ambas as laterais e uma vagarosa arfagem ascendente e descendente, o que provavelmente se deve ao ângulo do navio à medida que ele corta a corrente do Golfo. Beesley tenta calcular o tempo médio que o *Titanic* leva para descrever um movimento ascendente e outro descendente, mas está muito frio para ficar tempo demais no convés.

O convés de botes é o primeiro convés do Titanic *e tem esse nome por causa dos botes salva-vidas instalados ali. Em uma carta a um amigo, o artista Francis Millet deu uma ideia de sua dimensão: "500 pessoas não fazem volume no convés". Os passageiros são desencorajados a percorrer toda a extensão do convés por um portão de ferro, entre a primeira e a segunda classe, que ostenta uma placa que sinaliza "Proibido". A porção dianteira do convés, ao redor dos botes 1 e 3 a boreste e 2 e 4 a bombordo, é reservada para os oficiais do navio.*

Não há botes salva-vidas nas áreas do convés de passeio da terceira classe, que são o poço do convés a vante, o poço do convés a ré e o convés de tombadilho na extremidade da popa.

10h28, horário local na ponte de comando do Titanic

O *Titanic* envia uma mensagem do capitão Smith em resposta ao alerta de gelo do *Caronia*: "Obrigado pela mensagem e pela informação. Temos um tempo bastante variável – Smith".

10h45, horário local na ponte de comando do Titanic

No salão de jantar da primeira classe, o capitão Smith está conduzindo um bem frequentado culto religioso, usando o livro de orações da White Star Line. Smith está seguindo o estatuto da Marinha Real, que determina que uma missa deve ser celebrada todo domingo, "solene, ordenada e reverentemente". Um dos hinos que a congregação está cantando é o n. 418 do hinário da White Star: "Oh God, Our Help in Ages Past".

■ *O coronel Archibald Gracie escreveu posteriormente:*

> Que notável coincidência que na primeira e na última missa a bordo do Titanic, o hino começava com essas linhas formidáveis:
>
> O God, our help in ages past,
> Our hope for years to come,
> Our shelter from the stormy blast
> And our eternal home."[1]

■ *O salão é um recinto imenso, com 35 metros de comprimento e 28 de largura (toda a extensão do casco), decorado em estilo jacobino e todo pintado de branco. Acomoda 500 pessoas sentadas e é a maior sala já construída em um navio.*

Missas também estão sendo celebradas para os passageiros da segunda e da terceira classe em seus respectivos salões de jantar.

11h00, horário local na ponte de comando Titanic – 6 badaladas

Era o horário agendado para um exercício com os botes, mas ele foi cancelado.

■ *Nunca foi determinado por que o exercício com os botes foi cancelado. Pode ter sido por causa dos ventos fortes, ou porque um exercício rápido com os botes 13 e 15 já fora executado em Southampton. Exercícios com botes são raros; o carvoeiro George Cavell, um veterano dos três navios da White Star Line anteriores ao* Titanic, *declarou no inquérito do Board of Trade sobre o naufrágio que nunca tinha sido convocado para um exercício com os botes em alto-mar, apenas no porto de Nova York quando não havia passageiros a bordo.*

Embora o exercício de botes não tenha ocorrido, na manhã de 11 de abril, pouco antes de o Titanic *chegar a Queenstown, foi executado um teste de emergência completo das portas à prova d'água na sala das máquinas e na sala das caldeiras. As sirenes dos alarmes soaram por dez segundos e luzes vermelhas piscaram sobre as portas até que elas fossem devidamente fechadas. O eletricista assistente Albert Ervine enviou de Queenstown uma carta tranquilizadora à mãe, mencionando o sucesso*

da simulação: "Como você pode ver, seria impossível que o navio afundasse ao colidir com outro...".

11h20, horário local na ponte de comando do Titanic

A tripulação prestes a começar o turno da tarde está almoçando. Todavia, os carvoeiros e os foguistas mal tocam a comida, pois poderiam ter cólicas estomacais. George Garrett, foguista no *Mauretania*, relembrou: "Os homens não se atreviam a fazer uma refeição pesada antes de descer aos depósitos para manusear barras de ferro, recolher e carregar clínquer fundido, enquanto inspiravam vapores sulfúricos e suavam sem parar".

Cerca de 11h30, horário local na ponte de comando do Titanic – 7 badaladas

Madeleine Mellenger, 13, está retornando com a mãe, Elizabeth, para sua cabine da segunda classe após terem assistido à missa no salão de jantar da primeira classe. O capitão Smith caminha na direção delas junto de alguns oficiais, parecendo, aos olhos da pequena Madeleine, o Rei Edward VII, com "aquela barba e tudo mais". Ela pergunta ao capitão e aos oficiais o que eles estão fazendo, e descobre que estão inspecionando as portas e os compartimentos à prova d'água do *Titanic*.

O coronel Archibald Gracie está conversando com um casal que conheceu na viagem – Isidor Straus, 67, e sua esposa, Ida. Os Straus estão muito empolgados, visto que estão prestes a ter a experiência inédita de se comunicar com o filho e a nora, que estão navegando para a Europa no navio *Amerika*, da Hamburg Line. Eles deixarão uma mensagem manuscrita no escritório do comissário-chefe, que será enviada pelo tubo pneumático para a sala do radiotelégrafo do *Titanic* e, então, transmitida para o *Amerika*.

- *Esses marconigramas são muito lucrativos para a companhia. Eles custam 12½ xelins para dez palavras e, daí em diante, 9 pence por palavra.*

- *Isidor Straus e Archibald Gracie têm um laço em comum: o pai de Gracie lutou pela Confederação Sulista na Guerra de Secessão, e Straus*

ajudou a quebrar o bloqueio do Norte para abastecê-los. Uma década depois da Guerra Civil, Isidor e seu irmão Nathan tornaram-se fornecedores da loja de departamentos Macy's. No fim do século, já tinham se tornado os donos dela. Isidor e Ida estão retornando de uma visita a Jerusalém, e é evidente para qualquer um que os encontra que o casal é devotado um ao outro. Eles contaram a Lady Duff Gordon que, em todos os anos de sua longa vida de casados, nunca passaram um dia ou uma noite sequer separados. Ela os apelidou de "Darby e Joan".

Junto dos Straus viajam o lacaio de Isidor, John Farthing, e a criada de Ida, Ellen Bird, filha de um pastor de Norfolk que foi contratada há apenas quinze dias.

11h47, horário local na ponte de comando do Titanic

O *Caronia* retransmite ao *Titanic* uma mensagem do capitão Krol do SS *Noordam*, que faz a rota de Nova York a Rotterdam: "Capitão do SS *Titanic*. Felicitações pelo novo comando. Tivemos ventos moderados a oeste, tempo bom, sem neblina. Muito gelo reportado à lat. de 42°24' a 42°45'[N] e long. de 49°50' a 50°20'[O]. Saudações. Krol".

"olá Menino estou jantando com você em espírito hoje à noite coração sempre com você todo meu amor Menina"

Meio-dia, horário local na ponte de comando do Titanic – 8 badaladas, começa o turno da tarde

De acordo com as regras da companhia, os apitos do *Titanic* são testados ao meio-dia. Os apitos, que a White Star Line alega serem os maiores já construídos, estão instalados nas duas primeiras de suas quatro chaminés. Os telégrafos de ordem de motor, que conectam a ponte de comando à sala de máquinas, também estão sendo testados.

■ *Há apitos instalados na terceira e na quarta chaminés, mas eles são falsos e estão ali para fins meramente estéticos. Os apitos de navio servem para indicar manobras e dar sinais de alerta.*

Na ponte de comando, os oficiais Pitman e Lowe estão rendendo Boxhall e Moody. Os quartéis-mestres Bright, Wynn e Perkis substituem Hichens, Olliver e Rowe. Os vigias Evans e Hogg assumem o posto de Fleet e Lee.

12h05, horário local na ponte de comando do Titanic

Há uma pequena multidão do lado de fora da sala do comissário-chefe, onde foi afixado um boletim informando a distância percorrida pelo *Titanic* nas últimas 24 horas. É um ritual comum entre os passageiros nas travessias do Atlântico fazer apostas estimando o número. A velocidade média calculada foi de 22,06 nós, e o navio cobriu 878,7 quilômetros.

12h30, horário local na ponte de comando do Titanic – 1 badalada

Na sala do radiotelégrafo, a mensagem do Sr. e da Sra. Straus está sendo enviada para o filho e a nora deles, que viajam no navio *Amerika*, da Hamburg Line: "Strauss [sic], *Amerika*. viagem boa navio bom sensação boa quais as notícias".

Outras mensagens enviadas do *Titanic* em 14 de abril incluíam:

> olá Menino estou jantando com você em espírito hoje à noite coração sempre com você todo meu amor
> Menina
> reserve dois quartos com banheiro e cama de solteiro chegamos na quarta-feira
> Tudo de bom.
> mal posso esperar para receber telegrama de volta estou terrivelmente feliz
> Mutzie
> Rose melhorou muito come bem dorme bem
> Dave
> Nenhum enjoo tudo vai bem avise todos os interessados em pôquer
> Bom negócio
> Al

O herói do Republic, *Jack Binns, foi arrolado entre as testemunhas no inquérito do Senado dos EUA sobre o naufrágio do* Titanic *e descreveu o papel de um radiotelegrafista:*

Normalmente, o telegrafista está sob o comando do capitão, cujas ordens deve obedecer em todas as ocasiões. Não há regulações fixas nesse aspecto, e o operador, sendo o encarregado de um aparelho que ninguém mais a bordo entende, é, em grande medida, completamente responsável por seu funcionamento. Quando um único telegrafista é empregado no navio, fica a seu critério determinar os horários em que estará em serviço. A prática geral no Oceano Atlântico é permanecer na ativa a maior parte do dia e descansar à noite.

O segundo oficial Lightoller assume a ponte de comando como oficial sênior do turno, permitindo que o primeiro oficial Murdoch faça uma pausa de meia hora para o almoço. Embora tenha sido rebaixado a segundo oficial nesta viagem, Lightoller ainda conserva as duas faixas de primeiro oficial em sua manga.

Charles Herbert Lightoller acumulou uma bela experiência em seus 38 anos. Sua vida no mar começou aos 13, como aprendiz em navios a vela. No ano seguinte, ele naufragou em uma tempestade em uma ilha ao sul do Oceano Índico e foi resgatado oito dias depois quando um navio que passava por ali viu a fumaça de uma fogueira no acampamento. Quando servia como terceiro oficial no Knight of St. Michael, *a carga de carvão começou a se incendiar. Lightoller lutou contra o foco das chamas e salvou o navio. Em 1898, ele deixou o mar para juntar-se à corrida do ouro de Yukon e, quando esta se provou infrutífera, ele se tornou vaqueiro no Canadá. Lightoller voltou para casa, a princípio como andarilho à beira das estradas de ferro, e então como cuidador de gado num navio de carga. Ele ingressou na White Star Line em 1900, sob as ordens do capitão Smith, como primeiro oficial do* Majestic. *Uma de suas tarefas como segundo oficial do* Titanic *é garantir o bom estado dos instrumentos de navegação, bem como das armas de fogo e das munições. Lightoller ainda nutre o amor pelos veleiros; ele tem saudade "das fileiras altíssimas de velas embarrigadas, o som da correnteza das águas... em vez da monotonia do tilintar e do estalido da maquinaria... Sinto falta da sensação de algo vivo sob os meus pés".*

O homem que ele está rendendo, o primeiro oficial William Murdoch, vem de uma família de marinheiros e também serviu como aprendiz em veleiros. Murdoch sente-se mais à vontade no Titanic *que Lightoller, visto que ele era o primeiro oficial de seu navio-irmão, o* Olympic. *Quando se juntou à White Star Line, ele trabalhou primeiro nas rotas*

australianas antes de ser transferido para os transatlânticos do Atlântico Norte.

12h45, horário local na ponte de comando do Titanic

O capitão Smith mostra o aviso de gelo do *Caronia* para Lightoller, que memoriza os meridianos – 49° a 51°, longitude oeste.

13h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 2 badaladas

Na primeira classe, o corneteiro Percy Fletcher, de 26 anos, leva o instrumento aos lábios e toca a melodia de "The Roast Beef of Old England", o tradicional aviso da White Star Line de que o almoço está servido. Em seguida, ele se dirige para a segunda e para a terceira classes, onde faz o mesmo.

Cerca de 13h30, horário local na ponte de comando do Titanic – 3 badaladas

No salão de jantar da segunda classe, o professor Lawrence Beesley está almoçando com outros passageiros na mesa do encarregado dos comissários, Reginald Barker; eles debatem a recente marca de 878 quilômetros percorrida pelo *Titanic*.

Barker argumenta: – Eles não estão indo a todo vapor nesta viagem, e estimo que a velocidade não será aumentada: não creio que devamos fazer mais do que 878 quilômetros agora; não é uma marca diária ruim para a primeira viagem.

O grupo começa a conversar sobre suas experiências em outros transatlânticos, e todos são unânimes ao declarar que "o *Titanic* é o barco mais confortável" em que eles já subiram e que a velocidade de outros navios acaba gerando uma vibração desconfortável.

■ *Os motores do* Titanic *foram projetados para propiciar uma jornada suave a seus passageiros, e também para serem econômicos. Ele tem dois motores alternativos (ou pistões) de tripla expansão que guiavam as hélices a boreste e a bombordo, enquanto o vapor de escape desses*

motores, em vez de ser drenado pelas chaminés, alimenta uma turbina de baixa pressão que, por sua vez, impulsiona a hélice central.

O Titanic *segue dois nós mais lento que o* Lusitania e o Mauretania, *da Cunard, que têm, ambos, quatro hélices alimentadas exclusivamente por turbinas a vapor, mas o projeto dos motores de tripla expansão do* Titanic *reduz significativamente a vibração.*

Alegava-se frequentemente que Bruce Ismay queria que o Titanic *ganhasse a Flâmula Azul, que pertencia ao* Mauretania, *da Cunard, pelo recorde de travessia mais rápida do Atlântico na rota oeste desde 1909, e, portanto, insistia que o capitão Smith navegasse em velocidade máxima. Ismay, entretanto, saberia que um percurso em tempo recorde era impossível, visto que o* Titanic *não tinha condições de equiparar-se à velocidade de 24 nós do* Mauretania. *Contudo, ele provavelmente esperava bater o tempo de travessia da viagem inaugural do* Olympic *e chegar a Nova York na terça-feira à noite, em vez de na quarta de manhã.*

Lawrence Beesley chama a atenção de todos à mesa para algo que notou no convés: o navio tem uma ligeira inclinação a bombordo. Ele convida todos a olharem para as escotilhas a bombordo do salão, através das quais eles conseguem ver tanto o mar quanto o céu; então, pede que todos olhem pelas escotilhas a boreste, através das quais apenas o céu é visível.

O encarregado dos comissários, Reginald Barker, também na mesa de Beesley, tem uma teoria: ele explica que isso se deve provavelmente ao fato de que o carvão para as caldeiras é retirado majoritariamente do lado boreste.

Reginald Barker acerta a causa da inclinação, mas ignora a razão pela qual o lado boreste está mais vazio. Quando o Titanic *partiu de Southampton, em 10 de abril, houve um incêndio no depósito de carvão a boreste, entre as caldeiras 5 e 6. A tripulação finalmente conseguiu apagar o fogo ontem, tirando 8 mil toneladas de carvão do depósito, o que provocou a inclinação a bombordo.*

Se o fogo ainda estivesse queimando quando eles chegassem ao destino, o capitão Smith teria de passar pela humilhação de pedir ao

Departamento de Bombeiros da Cidade de Nova York que o extinguisse.

O incêndio não foi reportado a Maurice Clark, o oficial assistente da emigração do Board of Trade que inspecionou o Titanic *em Southampton na manhã de 10 de abril, portanto não havia motivos para que o encarregado dos comissários soubesse disso. Maurice Clark deveria ter detectado ou ter sido informado do fogo. Se Clark tivesse tomado conhecimento do incêndio, provavelmente teria adiado a viagem inaugural do* Titanic.

13h49, horário local na ponte de comando do Titanic

O *Titanic* recebe uma mensagem do capitão do *Amerika*: "Passamos por dois grandes icebergs a 41°27 min. N., 50°8 min. O., em 14 de abril. – Knuth".

Como a mensagem é direcionada para o Escritório Hidrográfico em Washington via estação costeira de radiotelégrafo de Cabo Race e não tem o prefixo MSG (*Master Service Gram*), que indicaria que ela deveria ser repassada diretamente para o capitão, o radiotelegrafista Harold Bride decide que ela não tem de ser encaminhada à ponte de comando.

13h54, horário local na ponte de comando do Titanic

Harold Bride recebe uma mensagem do transatlântico *Baltic* da White Star: "Capitão Smith, 'Titanic'. Ventos variáveis e moderados, tempo bom e aberto desde que zarpamos. O vapor grego 'Athenai' reporta que hoje passou por icebergs e extensos campos de gelo à lat. de 41°51' N., long. de 49°52' O. Por último, falamos com o navio-tanque alemão 'Deutschland', de Stettin para Filadélfia, com falta de controle e pouco carvão, lat. 40°42' N., long. 55°11' O. Favor reportar para Nova York e outros vapores. Desejamos a você e ao 'Titanic' todo sucesso. – Comandante".

Harold Bride escreve a mensagem em um pedaço de papel, coloca em um envelope e a leva para a ponte de comando.

"E nesse silêncio suave o titã singrava o mar insondável como uma flecha."

14h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 4 badaladas

Na ponte de comando, o oficial sênior do turno agora é o imediato Wilde. Archie Jewell e George Symons chegam ao ninho de pega para assumir o posto de Alfred Evans e George Hogg.

Kate Buss está tirando uma soneca na espreguiçadeira alocada para o Reverendo Ernest Carter – sua esposa Lillian insistiu que Kate repousasse um pouco, pois parecia muito cansada.

Cerca de 14h10, horário local na ponte de comando do Titanic

O capitão Smith encontra Bruce Ismay, que está a caminho do salão de jantar para um almoço tardio. Smith entrega a Ismay o aviso de gelo do *Baltic*. Ismay lê o papel e, em seguida, guarda o bilhete no bolso.

14h30, horário local na ponte de comando do Titanic – 5 badaladas

Uma ventania começou a soprar, e o ar agora está tão frio que pouquíssimo são os que se aventuram no convés de pinho do *Titanic*. A passageira da primeira classe Helen Candee descreveu a cena poucas semanas depois:

> Os transeuntes esvaziaram os acres do convés, mesmo aqueles cujas cadeiras estavam posicionadas bem atrás do painel de vidro para barrar o vento... Os criados trouxeram chá e torradas e uma sensação geral de bem-estar encheu todos de contentamento, e nesse silêncio suave o titã singrava o mar insondável como uma flecha.

■ *Muitos passageiros comentaram depois que, diante do tamanho e do esplendor do* Titanic, *eles se esqueciam de que estavam em um navio. Para o Dr. Washington Dodge, um passeio pelos seus conveses era tão imperturbável quanto uma caminhada ao longo da Market Street em sua cidade natal, São Francisco.*

O coronel Archibald Gracie descreveu o Titanic *como um "palácio de verão à beira-mar cercado de todo conforto – não havia nenhum indício de que estávamos no tempestuoso Oceano Atlântico". A sensação de total segurança que o navio proporcionava se provaria temerária ainda naquele dia.*

Como resultado da temperatura pouco convidativa ao ar livre, a biblioteca da segunda classe no convés C está lotada nessa tarde. Ela tem estantes envidraçadas muito bem abastecidas, poltronas confortáveis e um bom número de escrivaninhas e mesas de carteado. Um mapa do Atlântico Norte está pendurado na parede, mostrando o progresso do *Titanic*. De costas para as prateleiras está o bibliotecário Thomas Kelland, que normalmente não tem muito o que fazer além de emprestar livros, mas hoje ele está ocupado entregando os formulários americanos de declaração de bens. Agora, Nova York está a apenas dois dias de distância.

Lawrence Beesley está na biblioteca conversando com o Reverendo Ernest Carter. Embora os homens tenham suas diferenças teológicas – Beesley é um cientista cristão, Carter é anglicano –, eles concordam que é uma pena que a missa de domingo à noite não seja celebrada a bordo. A missa daquela manhã no salão de jantar da segunda classe tinha sido muito breve. Carter pergunta a Beesley se ele conhece o Sr. McElroy, o comissário-chefe, bem o bastante para lhe pedir permissão para usar o salão de jantar para uma sessão de louvor. Beesley concorda em fazer o pedido.

Tanto do lado bombordo quanto do boreste da biblioteca, há varandas envidraçadas que se tornaram área de lazer para as crianças. Michel e Edmond, os dois garotos conhecidos pelos demais passageiros como Lolo e Louis, estão brincando ali. Michel Navratil, o pai que os sequestrou da mãe em Nice, está de olho nos passatempos dos meninos, deixando Lawrence Beesley, que os observa através das janelas da biblioteca, impressionado com tamanha atenção.

Outro casal ali na biblioteca também esconde um segredo. A jovem Henriette Yrois, de 22 anos, está jogando paciência assistida por um homem que todos (inclusive Lawrence Beesley) acreditam ser o seu marido. Ele é, na verdade, William Harbeck, um produtor de

documentários de 45 anos que vive em Seattle. Henriette é uma modelo que ele conheceu em Paris algumas semanas atrás. Harbeck é casado e tem dois filhos.

William Harbeck fez seu nome ao filmar as consequências do terremoto que abalou São Francisco em 1906 (incluindo uma famosa tomada de um bonde incendiado sendo empurrado pela Market Street) e tinha ido a Paris para encontrar-se com Léon Gaumont, o pioneiro cineasta francês. Harbeck está fazendo um documentário sobre a viagem inaugural do Titanic; *ele filmou a partida do navio de Southampton e já esquematizou sua saída antecipada com um rebocador, antes que o navio atraque no porto de Nova York, para que possa filmar a chegada.*

Ele trouxe na bagagem 33 mil metros de filme.

Esther e Benjamin Hart e sua filha de 17 anos, Eva, também estão na biblioteca da segunda classe do *Titanic*. Esther está escrevendo uma carta para os pais já idosos que vivem em Essex, mas está tendo dificuldade em manter o braço firme por causa do ligeiro balançar do navio. Benjamin é um mestre de obras cujos negócios estão em crise, por isso ele está levando a família para Winnipeg na esperança de começar uma vida nova por lá. Esther já está com saudades de casa.

"Sempre que fecho os olhos, vejo tudo o que deixei para trás. Espero que vocês estejam todos muito bem. Deixemos que esta seja uma carta geral, visto que não conseguirei escrever propriamente para todos até que coloque meus pés em terra firme novamente..."

Esther jurou que não dormiria à noite e que, em vez disso, repousaria durante o dia. Ela passou todas as noites sem pregar o olho desde a partida de Southampton, sentada sobre uma mala ou deitada em seu beliche, completamente vestida e convencida de que algo terrível iria acontecer ao navio. E ela quer estar pronta. No entanto, mais cedo, quando a família estava saindo do salão de jantar após o café da manhã, Esther viu o aviso de que uma missa seria celebrada no fim da manhã. Pela primeira vez ela decidiu permanecer de pé em vez de ir para a cama.

Os Hart tinham uma reserva no Philadelphia *e, quando a viagem foi cancelada por causa da greve dos carvoeiros, Esther, que sempre ficava nervosa com qualquer viagem, sentiu-se aliviada. Benjamin, no entanto,*

rapidamente comprou passagens para o Titanic. *Quando eles chegaram ao cais em Southampton, ele disse à esposa: "Eis aí, meninota, eis um barco para você! Agora você não precisa ficar com medo". Mas Esther não estava tão confiante.*

Esther continua a sua carta:

> Não houve tempestade, mas só Deus sabe como vai ser quando houver uma. Essa quantidade absurda de água, nem sinal de terra à vista e o balanço do navio de lado a lado é realmente maravilhoso...
> Essa manhã, Eva e eu fomos à igreja e ela ficou tão contente por eles terem cantado "Oh Lord Our Help in Ages Past", que é o hino que ela canta tão bem, e então ela cantou bem alto, tão linda. Haverá um concerto a bordo amanhã à noite, em prol da Sailors Home,[2] ela vai cantar, e eu também... O tempo está bom, mas está frio e venta terrivelmente. Eles dizem que devemos chegar a Nova York na terça-feira à noite, mas é mais provável que cheguemos ao raiar da manhã de quarta...

A *tripulação do* Titanic *ouviu falar da vigília noturna de Esther. No almoço, um oficial sentou-se à sua mesa.*

– Isso significa que, agora que estamos quase terminando nossa travessia pelo Atlântico, você superou seus medos? – ele perguntou a Esther.

– Oh, não. Estou indo para a cama agora.

– Ah, bem, ficaremos em segurança se hoje à noite você velar por nós mais uma vez – ele disse com gentileza, acariciando de leve o ombro dela.

Esther decidiu ficar de pé mais um pouco e ir à biblioteca escrever uma carta.

Ela finaliza dizendo:

> Esta é a semana mais longa que eu já passei na minha vida. Devo encerrar por aqui, com o nosso mais terno amor por todos vocês,
>
> De sua amorosa Ess.

Então sua filha também acrescentou seus próprios cumprimentos:

> Um montão de beijos e muito amor para todos, Eva
> xxxxxxxxxxxxxxx

14h57, horário local da ponte de comando do Titanic

Harold Bride envia a resposta do capitão Smith para o colega do transatlântico *Baltic*, da White Star, sobre o aviso de gelo: "Agradeço a mensagem e os votos; tivemos tempo bom desde que partimos. – Smith".

> "Terei o meu tão necessário repouso durante esta viagem, mas não consigo me livrar de uma sensação melancólica e de um pressentimento agourento."

16h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 8 badaladas

Os oficiais Joseph Boxhall e James Moody substituem Herbert Pitman e Harold Lowe na ponte de comando. Os vigias Fleet e Lee trocam com Jewell e Symons no ninho de pega.

Os quartéis-mestres Hichens, Olliver e Rowe assumem o lugar de Bright, Wynn e Perkis.

O sistema de aquecimento do *Titanic* não está funcionando em todas as dependências – em algumas áreas sociais da primeira e da segunda classe, as pessoas estão vestindo casacos de pele. Está tão frio que Edith Rosenbaum passou o dia na cama em sua cabine de primeira classe. Ela finalmente decide vestir-se e dar uma volta no convés.

A jornalista de 33 anos que assina com o nome de Edith Russell esteve em Paris cobrindo os últimos desfiles de moda. Ela pagou por uma cabine no convés E apenas para armazenar os inúmeros baús abarrotados de roupas que ela está trazendo para suas clientes nos Estados Unidos. Ao tentar contratar um seguro para a viagem, disseram-lhe que era desnecessário, posto que o Titanic *era insubmersível.*

Na realidade, a White Star Line jamais descreveu o Titanic *como "insubmersível". Durante a construção do navio, suas portas à prova d'água foram descritas da seguinte maneira:*

> *[...] na eventualidade de um acidente, ou em qualquer ocasião que se julgue aconselhável, o capitão, simplesmente acionando um interruptor elétrico, pode fechar imediatamente todas as portas – tornando a embarcação praticamente insubmersível.*

A palavra "praticamente" foi logo esquecida.

■ *Edith Rosenbaum não está desfrutando da viagem. Em uma carta enviada de Queenstown para a sua secretária em Paris, ela escreveu:*

> *É monstruoso, e não posso dizer que estou gostando, visto que me sinto como se estivesse num grande hotel em vez de num navio aconchegante; todos são tão empertigados e formais. Há centenas de serviçais, mensageiros, comissários, comissárias e ascensores. Que é maravilhoso, é inquestionável, mas não tem a atmosfera acolhedora que as viagens de barco tinham anos atrás... Terei o meu tão necessário repouso durante esta viagem, mas não consigo me livrar de uma sensação melancólica e de um pressentimento agourento.*
> *Como eu queria que já tivesse terminado!*
> *Afetuosamente, Edith*

■ *Não são apenas os passageiros que se sentem irrequietos. Até o imediato do* Titanic, *Henry Wilde, escreveu o seguinte em uma carta que enviou de Queenstown para a irmã: "Eu ainda não gosto deste navio... Ele me desperta um sentimento estranho!".*

Cerca de 16h30, horário local na ponte de comando do Titanic – 1 badalada

Na primeira classe, criadas, lacaios e camareiros estão separando roupas para seus passageiros vestirem no evento noturno que alguns estão chamando de "jantar de gala".

■ *Existem códigos de vestimentas na primeira classe dos quais nem todos os viajantes talvez estejam cientes. Pouco tempo depois da perda do* Titanic, *foi publicado um livro intitulado* Etiquette, *de autoria de Emily Post, uma anfitriã da alta sociedade. Ela escreveu:*

> *Nos vapores* de luxe, *quase todos se trocam para o jantar; alguns, na realidade, usam trajes de festa, o que é a pior demonstração possível de mau gosto, e, assim como todos aqueles superproduzidos em eventos sociais, indica que eles não têm outro lugar em que possam exibir seu refinamento. Pessoas de alta estirpe jamais usam um traje a rigor em um vapor, nem mesmo no restaurante* à la carte... *no salão de jantar, deve-se vestir um traje vespertino – sem chapéu. No restaurante, deve-se vestir um traje semiformal no jantar.*

Não há serviço de lavanderia no Titanic. *A White Star Line crê que os passageiros não solicitarão que as roupas sejam lavadas porque será uma viagem bem curta.*

17h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 2 badaladas

O *Titanic* chega à "esquina", um ponto localizado a 42°, latitude norte, e a 47°, longitude oeste, onde as embarcações que navegam rumo ao oeste seguem por uma rota mais ao sul para evitar icebergs. O capitão Smith ordena que a mudança de curso seja feita às 17h45.

Em 1899, as linhas oficiais do Atlântico tinham acordado em manter as embarcações que navegavam para oeste e as que navegam para leste a uma distância segura, para aumentar as chances de que um navio em apuros pudesse ser socorrido por outro que estivesse seguindo na mesma rota. O Titanic *está seguindo o "trajeto sul", uma rota usada por navios no Atlântico entre 15 de janeiro e 23 de agosto para evitar gelo à deriva e neblina.*

Na sala do radiotelégrafo, Harold Bride está sentado à chamada mesa de operação – a mesa de suporte do aparelho de transmissão – fazendo contas, calculando o custo dos telegramas que enviou ontem. Ele ainda está usando o fone de ouvido, para ouvir qualquer mensagem que porventura chegar.

17h05, horário local da ponte de comando do Titanic

Renée Harris, esposa de Henry B. Harris, um produtor da Broadway, está descendo a escadaria principal do convés B para o C. Ela está dando uma pausa numa partida de pôquer que estava jogando no camarote de primeira classe da passageira Charlotte Cardez. Renée está um tanto satisfeita consigo, pois tem uma vantagem de 90 dólares, mas precisa de um rápido intervalo e está se dirigindo à sua cabine.

Renée não percebe o pedaço de bolo cremoso que alguém deixou cair na escada – ela escorrega e, na queda, quebra o braço direito. Uma comissária corre para encontrar o Dr. O'Loughlin, o cirurgião do navio.

17h45 horário local da ponte de comando do Titanic

O quartel-mestre George Rowe está ao leme e altera o curso para S85° O, N71° O. O *Titanic* viajou 207 quilômetros desde o meio-dia, a uma velocidade média de 22,3 nós. O navio agora está praticamente alinhado com a entrada do porto de Nova York.

Em um navio grande como aquele, um homem que trabalha nas dependências interiores não vai com frequência ao convés. Às vezes, passamos dias a fio sem dar uma espiadinha na água. É como trabalhar em um grande hotel. Mas eu sabia que estava um frio absurdo lá fora, e também sabia qual era a razão... era porque estávamos cercados por icebergs.

***Walter Nichols**, assistente de garçom*

18h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 4 badaladas, começa o segundo turno da vigilância

Duas damas estão no convés enfrentando o frio. Marian Thayer e sua amiga Emily Ryerson estão contemplando o céu rosado ao pôr do sol, sentadas nas espreguiçadeiras na área reservada à primeira classe do convés A.

Ao contrário do que diz a lenda, o Titanic *não dispunha de nenhuma cadeira de deque que pudesse ser remanejada*[3]*; em vez disso, tinha pesadas espreguiçadeiras reguláveis, feitas de madeira maciça. Uma das espreguiçadeiras da primeira classe desembarcou em Queenstown com o fotógrafo Thomas Barker, que tinha pedido a um membro da tripulação para levar uma delas de souvenir. Barker a deixou em seu jardim até o naufrágio, então a doou para sua empregada.*

Emily Ryerson está com pressa de chegar em casa, em Nova York, após sua viagem de compras a Paris com o marido, o advogado Arthur, ter sido encurtada pela notícia da morte de seu filho mais velho em um acidente de automóvel. Esta é a primeira vez em que Emily saiu de seu camarote durante a viagem. Os filhos sobreviventes, Suzette, Emily e John, também viajam com Emily e Arthur.

Bruce Ismay, alto e com um aspecto impecável em seu terno azul-escuro, vem na direção deles. Quando soube a razão por trás da urgência do retorno dos Ryerson para casa, ofereceu-lhes um camarote extra e colocou um comissário inteiramente ao seu dispor para facilitar o que fosse possível na viagem.

Ismay conhece Marian Thayer de viagens anteriores nos navios da White Star. Ela é uma atraente mulher de 39 anos, riquíssima e um

ícone da moda para os jornais da Filadélfia.

– Espero que se sinta confortável e que todos estejam bem – Ismay diz a Emily Ryerson. Eles conversam um pouco, mas o diálogo é estranho. Introvertido por natureza, Bruce Ismay não leva jeito para falar de amenidades.

– Estamos em meio aos icebergs – Ismay informa, e mostra o alerta de gelo enviado pelo *Baltic*, que o capitão Smith lhe entregou antes do almoço. – O navio tem ido devagar, mas devemos aquecer algumas caldeiras extras hoje à tarde ou no início da noite.

Embora Ismay não tenha dado o radiotelegrama na mão das senhoras, Emily Ryerson conseguiu ver a menção a outro barco que parecia estar em apuros.

– Trata-se do *Deutschland* solicitando um rebocador: "com falta de controle".

– E o que vocês vão fazer a respeito? – Emily Ryerson pergunta.

– Não temos tempo para nos preocupar com o *Deutschland*, queremos chegar [a Nova York] e surpreender a todos.

Arthur Ryerson e John Thayer aproximam-se e se juntam às esposas, Bruce Ismay se despede e vai para o interior do navio. Os Ryerson e os Thayer o seguem, comentando o que farão se o *Titanic* aportar na terça à noite em vez de na quarta de manhã.

■ *Posteriormente, quando lhe pediram que recontasse a conversa, Ismay só conseguiu se lembrar da presença de Marian Thayer. Ele ficou fascinado quase que de imediato por ela durante a curta viagem do* Titanic.

Ao cair do crepúsculo, lâmpadas a óleo são colocadas nos dois botes salva-vidas de emergência do *Titanic* pelo acendedor Samuel Hemming, que executa essa tarefa todos os dias no mesmo horário. Os botes de emergência, os de número 1 e 2 do total de 16 botes de madeira, são usados se acaso alguém cair do navio.

■ *O nome "acendedor" remonta à época dos lampiões, que necessitavam de atenção quase constante – ou porque o pavio tinha de ser aparado ou porque o reservatório precisava ser abastecido.*

Na ponte de comando, é hora de outra troca de turno. Os oficiais Herbert Pitman e Harold Lowe chegaram para trocar com Joseph Boxhall e James Moody. O quartel-mestre Bright assume o posto de George Rowe ao leme do navio. Fleet e Lee descem a escada no interior do mastro de vante, deixando Evans e Hogg encarregados do ninho de pega.

18h15, horário local na ponte de comando do Titanic

De pé e exposta ao frio na parte traseira do convés de botes, a jornalista Edith Rosenbaum está absorta, observando a vívida agitação das águas provocada pelas três enormes hélices. Ela escreveu depois:

> A espuma se revolvia em uma grande cruzada, tingida de vermelho-sangue pelos raios de um glorioso pôr do sol. Parecia um tapete carmim que se desenrolava do navio rumo ao horizonte.

Em seguida, Edith se dirige ao seu camarote no convés A para se vestir para o jantar. Ela pretende usar um vestido de noite de cetim branco e calçar um mule de veludo.

18h30, horário local na ponte de comando do Titanic – 1 badalada

O Dr. O'Loughlin, o cirurgião do navio, e o Dr. Henry Frauenthal estão saindo da cabine de Renée Harris. O'Loughlin recrutou Frauenthal, um cirurgião ortopédico que viaja na primeira classe, para ajudá-lo a reposicionar corretamente o braço quebrado da paciente. Com o braço em uma tipoia, Renée olha para o marido e diz:

– Preciso de sua ajuda para me vestir. Vou subir para o jantar. Estou com fome.

Henry olha surpreso para ela.

18h45, horário local na ponte de comando do Titanic

O camareiro Henry Etches está separando as roupas para o projetista-chefe do *Titanic*, Thomas Andrews. A maioria das pessoas se apronta

para o jantar com antecedência, mas Etches sabe que o Sr. Andrews é sempre um dos últimos a se arrumar.

18h52, horário local na ponte de comando do Titanic

O sol já desapareceu na linha do horizonte, em frente à proa do *Titanic*.

19h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 2 badaladas

Na primeira classe, Percy Fletcher mais uma vez toca a melodia de "The Roast Beef of Old England" em sua corneta. O jantar está servido.

As três últimas caldeiras principais do navio, que estavam sendo aquecidas há várias horas, estão sendo conectadas aos motores. O *Titanic* agora está sendo abastecido por suas 29 caldeiras e sua velocidade aumenta para 22,5 nós.

O primeiro oficial Murdoch chega à ponte de comando para que o segundo oficial Lightoller possa ir jantar no refeitório dos oficiais, que fica na porção posterior do convés de botes.

No ninho de pega, o vigia George Hogg percebe que o vento baixou. A temperatura caiu para 6,1 °C.

19h10, horário local na ponte de comando do Titanic

Bruce Ismay está sentado no salão de fumo da primeira classe, uma bela sala com piso ladrilhado, paredes revestidas com painéis de mogno entalhados e espelhos decorados com esmero. O capitão Smith se aproxima e lhe pede o alerta de gelo do *Baltic* que havia lhe entregado mais cedo, pois quer afixá-lo no mural da sala de mapas para avisar seus oficiais. Sem dizer palavra, Ismay devolve a mensagem.

■ *Mais tarde, Ismay declarou que enfiou o bilhete no bolso sem pensar. "Se a informação que recebi tivesse despertado qualquer apreensão em minha consciência – o que não aconteceu –, eu não me aventuraria a fazer sugestão alguma para um comandante com a experiência e a*

responsabilidade do capitão Smith, posto que a navegação do navio cabia unicamente a ele."

O inquérito britânico sobre o desastre concluiu que "foi uma irregularidade por parte do comandante [Smith] apartar-se do documento, e uma impropriedade por parte do Sr. Ismay retê-lo, mas o incidente não teve conexão nem influência sobre o modo como a embarcação era guiada pelo comandante".

19h15, horário local na ponte de comando do Titanic

O primeiro oficial Murdoch está conversando com o acendedor Samuel Hemming.

– Quando você for lá na frente, confira se o escotilhão a vante está fechado, pois temos gelo na vizinhança e tem um brilho vindo de lá, e eu quero tudo escuro na frente da ponte de comando.

Murdoch não quer que nada atrapalhe sua visão noturna ou a dos vigias.

19h22, horário local na ponte de comando do Titanic

Harold Bride está na sala do radiotelégrafo, ainda concentrado em suas contas, quando chega uma mensagem do navio *Californian*, da Leyland Line, que partiu de Londres rumo a Boston sob o comando do capitão Stanley Lord: "Três icebergs imensos oito quilômetros ao sul de nossa posição, saudações, Lord".

Bride não transcreve a mensagem nem acusa seu recebimento.

> *Era uma reunião rara de belas mulheres e homens esplêndidos. Havia aquela atmosfera de companheirismo e deleitosa sociabilidade, que fazia do jantar de sábado a bordo de um navio uma deliciosa ocasião.*
>
> ***May Futrelle**, passageira da primeira classe*

19h30, horário local na ponte de comando do Titanic – 3 badaladas

O segundo oficial Lightoller terminou seu jantar e retornou à ponte de comando do *Titanic*. O primeiro oficial Murdoch o informa de que

a temperatura caiu mais 2,2 °C, chegando a 3,8 °C – uma queda de 5,5 °C em duas horas.

Lightoller vai até a asa da ponte de comando com o terceiro oficial Herbert Pitman para observar as estrelas e fazer o preparo do céu para calcular a posição do navio.

Ao que tudo indica, Pitman errou os cálculos por um minuto quando traduziu as medições para o cronômetro do Titanic. *Mais tarde, esse equívoco terá sérias consequências nas tentativas de resgate empreendidas naquela noite e, também, nas tentativas de encontrar o* Titanic *no fundo do oceano décadas depois.*

O restaurante *à la carte* do *Titanic* está quase cheio. Seus comensais estão pagando uma tarifa extra – ao contrário dos salões de jantar, as refeições servidas ali não estão inclusas no valor do bilhete. Isso contribui para a exclusividade do ambiente.

O restaurante é revestido com painéis de nogueira francesa com frisos dourados e um carpete Axminster rosa-escuro. A White Star Line escolheu Gaspare Gatti, um *restaurateur* de Londres, para administrá-lo – sua equipe foi retirada das cozinhas mais refinadas da capital inglesa.

Ocupando uma das mesas está uma das "raposas do mar", ou um apostador profissional, "com um sorriso calculista no rosto", conforme relembrou depois uma passageira. Em outra mesa, o comerciante de penas de avestruz George Rosenshine está jantando com Maybelle Thorne, sua amante de 38 anos; eles estão viajando como Sr. e Sra. G. Thorne.

Margaret "Molly" Brown está no restaurante com a amiga Emma Bucknell. Elas observam o capitão Smith chegar para um grandioso banquete privativo oferecido por George e Eleanor Widener. Emma sussurra:

– Ele não deveria estar na ponte de comando? Ouvi rumores de que há gelo e coisas assim por aí.

– Bobagem, ele sempre janta com os passageiros de primeira classe – Molly responde.

O capitão Smith faz uma pausa na mesa do produtor da Broadway, Henry B. Harris, para cumprimentar sua esposa Renée por estar firme e

forte tão rapidamente após ter quebrado o braço.

– Eu sofreria em nosso quarto tanto quanto sofreria aqui, e não teria esse derredor radiante – Renée brinca.

Os Widener convidaram um número seleto de pessoas para jantar com eles e o capitão Smith. A grande mesa, parcialmente escondida em uma alcova no quadrante dianteiro a boreste do restaurante, é o centro das atenções. Lady Duff Gordon, sentada perto deles, consegue ouvir os convivas tagarelando e rindo com gosto. Ao redor da mesa dos Widener estão algumas das pessoas mais ricas da Costa Leste.

■ *George Widener é um banqueiro e magnata do bonde elétrico; ele e a esposa Eleanor estão retornando de uma viagem de compras a Paris, onde montaram o enxoval para o casamento iminente da filha, que, aliás, ficou na França. Mas o filho Harry, de 27 anos, veio com eles. Harry é um apaixonado e renomado colecionador de livros raros; ele trouxe consigo para o* Titanic *sua mais recente aquisição: uma raríssima edição de 1598 dos ensaios de Francis Bacon, que ele comprou em Londres por 260 libras.*

Os demais convidados ao redor da mesa são John e Marian Thayer; William "Billy" Carter e a esposa Lucile, que estão retornando de uma temporada de caça na Inglaterra; e, sentado perto de Marian Thayer, o major Archibald Butt, *aide-de-camp* do ex-presidente dos Estados Unidos Theodore Roosevelt e agora de seu sucessor, o presidente William Howard Taft. Marian e o major nunca se viram antes, mas estão se dando notoriamente bem. Eles combinaram de se encontrar na segunda-feira para que Marian lhe ensine um método que aprendeu com um médico suíço para "controlar os nervos".

■ *Butt está retornando das férias na Europa que o presidente Taft sugeriu que seu "estimado Archie" deveria tirar. Algum tempo depois, Marian escreveu ao presidente Taft que o major Butt "não sabia como iria lidar com a correria da vida para a qual estava retornando, e nós íamos trabalhar duro para resolver essa questão no restante do tempo a bordo".*

Butt é indispensável para Taft – ele joga golfe com o presidente (perdendo deliberadamente com frequência); é o chefe de protocolo e

acalma o presidente quando este fica transtornado por causa das crianças gritando "Olá, Gorducho" para ele.

Quem não está jantando na mesa dos Widener é o homem que o major Butt sempre apresenta como "Millet, meu amigo artista que mora comigo". Francis Millet, o artista que poucos dias antes escrevera uma carta reclamando das "mulheres americanas ostensivas e odiosas" com seus cachorros minúsculos e maridos submissos, está jantando no salão da primeira classe, dois conveses abaixo. Millet tem uma esposa em Massachusetts, mas divide uma casa em Washington com Butt, zelada por empregados domésticos das Filipinas.

"Ah, essa sim é a aparência que uma dama deve ter!"

No salão de jantar da primeira classe, a atmosfera e o estilo facilmente se equiparam aos do restaurante. As damas estão exibindo seus vestidos parisienses, suas joias e a última moda em penteados – uma peruca chamada de "a transformação". O homem de negócios Elmer Taylor relembra: "Era uma assembleia brilhante – o contentamento e a felicidade prevaleciam. As conversas talvez mais animadas por um coquetel ou dois...".

Sobre as mesas do salão, estão dispostos menus que podem ser levados de souvenir. O jantar oferece uma vasta gama de opções: vários *hors d'œuvre*, ostras, *consommé* Olga, sopa cremosa de cevada, salmão ao molho mousseline com pepinos, filé mignon Lili, frango salteado com molho Lyonnais, abobrinha recheada, carneiro com molho de hortelã, pato assado com purê de maçã, filé de lombo, batatas *château*, ervilhas, purê de cenouras, arroz, batatas cozidas e assadas, ponche Romaine, perdiz assada e agrião, aspargos frescos ao vinagrete, aipo com patê de *foie gras*, pudim Waldorf, pêssegos em gelatina de licor Chartreuse, bombas de chocolate e de baunilha e sorvete francês.

Eleanor Cassebeer, 36, chega ao salão de jantar, trajando um vestido de renda branco e uma estola de arminho, e se aproxima da mesa do comissário-chefe. O projetista Thomas Andrews exclama:

– Ah, essa sim é a aparência que uma dama deve ter!

A jovem Marguerite Frölicher, de 22 anos, por sua vez, está com um aspecto um tanto pálido na mesa que divide com a mãe e o pai. Até agora a viagem tem sido tranquila, mas Marguerite tem tido enjoos quase ininterruptamente desde que eles saíram de Queenstown, em 11 abril. ("Se ao menos esse maldito navio afundasse!", ela tinha dito ao pai.) Vestindo um aconchegante traje de lã, essa é a primeira vez que ela sai de seu camarote em dias. Marguerite quer desesperadamente estar bem quando chegarem a Nova York, pois lá vai encontrar o noivo Robert – mas ela já está começando a se sentir nauseada de novo. Os médicos do *Titanic* só têm dois remédios para enjoos: caldo de carne ou sais de cheiro.

Jack, o filho de John e Marian Thayer, está na sala de recepção do lado fora do salão de jantar, próximo ao piano, esperando que os músicos comecem a tocar. Ele não foi convidado para jantar na mesa dos Widener no restaurante *à la carte* no convés de cima. Jack passou boa parte do dia passeando pelo navio com os pais e conversando com conhecidos como Thomas Andrews e Bruce Ismay.

Um jovem homem sentado perto dele se levanta e pergunta a Jack se pode usar os fósforos de sua mesa. Jack lhe entrega a caixinha e o rapaz se apresenta como Milton Long, filho do juiz Charles M. Long de Springfield, Massachusetts. Ele conta que está voltando para casa de uma viagem para esquiar em St. Moritz.

Bruce Ismay saiu do salão de fumo e agora está no restaurante, dois conveses acima de Jack e Milton, comendo com o Dr. William O'Loughlin, como normalmente faz quando viajam juntos. O'Loughlin, muito elegante em seu imaculado uniforme branco, trabalha no mar desde a década de 1870.

Na mesa seguinte, Lucy Duff Gordon está jantando com o marido Cosmo. Para seu deleite, há um vaso de narcisos frescos em sua mesa. Diante da habilidade do *Titanic* em providenciar tais luxos em meio ao Atlântico, ela exclamou para Cosmo no início da viagem:

– Oras, dá até para pensar que estamos no Ritz!

Lucy Duff Gordon não se vestiu formalmente para o jantar – desde que a temperatura caiu após o almoço, ela se agasalhou. Mesmo fechando as escotilhas de sua cabine e ligando o aquecedor elétrico, ela não sentiu diferença.

No salão da segunda classe, no convés D, os aromas do jantar preenchem o ambiente: hadoque assado, frango ao curry com arroz, peru assado com molho agridoce de cranberry, ervilhas, nabos, batatas pré-cozidas e assadas.

Esther Hart, que jurou não ir para a cama durante a noite enquanto estivesse a bordo do navio, e o marido Benjamin estão degustando sua refeição noturna. A filha Eva está adormecida na cabine, abraçada à sua boneca favorita.

Na terceira classe, os passageiros no convés F estão saboreando torta de coelho, batatas assadas, pão com manteiga, geleia de ruibarbo e gengibre, pão sueco e chá.

Cerca de 19h37, horário local na ponte de comando do Titanic

No salão da segunda classe, Kate Buss, a inglesa a caminho de San Diego para desposar o noivo, está sendo provocada por seus acompanhantes no jantar. No início da noite, o pianista da banda do navio, Theo Brailey, perguntou a Kate se ela poderia "passar pela mesa dos assinantes" [coletar as gorjetas] no dia seguinte, já que gostava tanto da música deles. Kate está tentando persuadir um jovem escocês chamado Douglas Norman a fazer isso por ela; o rapaz concorda, dizendo:

– Encontre-me no convés superior às seis da manhã para discutirmos o assunto.

Na sala do radiotelégrafo, Harold Bride ouve o *Californian* enviar uma mensagem para outro navio da Leyland Line, o *Antillian*. É a mesma mensagem enviada para ele 20 minutos atrás: "Três icebergs imensos oito quilômetros ao sul de nossa posição, saudações, Lord".

Dessa vez, Bride anota o aviso e transmite uma mensagem de agradecimento ao *Californian*. Então se dirige à ponte de comando para entregá-lo ao oficial sênior do turno, Charles Lightoller.

20h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 8 badaladas

Outra troca de turno. Os oficiais Joseph Boxhall e James Moody substituem Herbert Pitman e Harold Lowe. Boxhall entra na sala de

mapas e Pitman lhe entrega as anotações da observação das estrelas que ele e Lightoller fizeram mais cedo para calcular a posição do navio.

– Aqui está um punhado de observações para você, meu chapa. Vá em frente.

Pitman vai tirar um cochilo em sua cabine, visto que estará novamente a postos à meia-noite.

O quartel-mestre Hichens está de prontidão, preparado para transmitir qualquer mensagem da ponte de comando. Ele confere o termômetro, que marca -0,2 °C.

Está evidentemente mais frio no ninho de pega para os vigias Jewell e Symons, que acabaram de assumir o turno, rendendo Evans e Hogg.

> *Nada a bordo era mais popular que a orquestra. Todos lhes pediam algum hit favorito.*
>
> ***Helen Candee**, passageira da primeira classe*

20h15, horário local na ponte de comando do Titanic

Na sala de recepção do lado externo do salão de jantar da primeira classe, a pouca distância de Jack Thayer e Milton Long, o coronel Archibald Gracie está tomando um cafezinho com seu velho amigo James Clinch Smith e o arquiteto Edward Kent. Eles estão apreciando a música tocada pela banda e tecendo comentários sobre a quantidade de mulheres sedutoras no *Titanic*. Gracie não pretende se demorar, pois quer se recolher cedo – ele vai se exercitar no ginásio pela manhã. Seu camareiro, Charles Cullen, prometeu acordá-lo.

Alguns passageiros estão pedindo que Wallace Hartley e sua banda toquem uma das peças favoritas de Dvorak ou Puccini. Uma jovem garota pede uma música dançante, e conforme a banda toca, ela se balança ao som da melodia.

Todos os passageiros da primeira classe receberam uma cópia do livro de músicas da White Star Line, que tem 352 composições. Eles dizem o número, e a banda, que ensaiou todas, toca. Daí surgiu o hábito de se referir a uma música como "um número".

Um pouco mais cedo, a orquestra tocou uma peça de Os Contos de Hoffmann, *de Offenbach. Muitos anos depois, Lucy, a condessa de*

Rothes, estava jantando fora com amigos quando foi tomada "pela pavorosa sensação de frio e terror". E se deu conta de que essa era a última música que ela tinha ouvido a banda do Titanic *tocar.*

Também há música na terceira classe – uma festa improvisada está acontecendo, e o passageiro Eugene Daly está a cargo da música com sua gaita irlandesa. Mesmo a visão de um rato correndo pelo convés não estraga o bom humor – alguns garotinhos tentam capturá-lo.

A gaita irlandesa de Eugene Daly forneceu boa parte da trilha sonora da viagem da terceira classe até agora – ele geralmente toca no poço do convés posterior, uma das áreas abertas de passeio da terceira classe.

Aos 29 anos, Daly embarcou no Titanic *em Queenstown, e conforme o navio se afastava da costa irlandesa, ele tocou uma melancólica balada de despedida em sua gaita: "O Lamento de Erin".*

O pai de Eugene era policial e foi morto quando ele tinha 12 anos; desde então, Eugene tornou-se o arrimo da família. Ele está indo para Nova York na esperança de encontrar trabalho e marcou a viagem de modo a coincidir com uma competição de gaitas que faz parte do Festival Gaélico em Queens. Na jornada, Eugene tem a companhia da prima Maggie Daly.

20h20, horário local na ponte de comando do Titanic

Visto que está muito frio para uma caminhada noturna no convés, muitos passageiros da segunda classe estão se dirigindo ao salão de jantar para uma serata de hinos organizada pelo vigário de Whitechapel, o Reverendo Ernest Carter.

Na recepção do lado de fora do salão de jantar da primeira classe, Jack Thayer ainda está conversando com Milton Long. Eles abordaram uma ampla gama de assuntos: as diferenças entre o críquete e beisebol, o hábito de colecionar selos e o fato de que Milton foi proibido de participar da corrida de trenó Cresta Run, pois seus pais temiam pela segurança de seu único filho.

Cerca de 20h30, horário local na ponte de comando do Titanic – 1 badalada

A cantoria dos hinos está prestes a começar no salão de jantar da segunda classe. Cerca de uma centena de pessoas compareceram e estão sentadas nas cadeiras giratórias ao redor das mesas.

Harold Bride está se acomodando em seu beliche na cabine perto da sala do radiotelégrafo e de lá consegue ouvir Jack Phillips empenhado no trabalho; só pelo modo como a chave de transmissão é digitada, Bride sabe que o colega está estabelecendo contato com a estação costeira de Cabo Race em Terra Nova. O turno de Bride começará às duas da manhã, mas ele prometeu que levantaria mais cedo, visto que Phillips esteve bastante atarantado na noite anterior.

20h45, horário local na ponte de comando do Titanic

Jantar terminado, o Dr. William O'Loughlin está fazendo suas rondas, visitando todos os passageiros da primeira classe que estão adoentados.

Em sua cabine no alojamento dos oficiais, ao lado da ponte de comando, o quinto oficial Harold Lowe dorme que nem pedra. Faz somente uns poucos minutos que se deitou, mas ele não tem problemas para pegar no sono. E já se explicou uma vez: "Nós já não temos muitas horas de sono, portanto, quando dormimos, desmaiamos".

Assim como seus colegas, os oficiais Wilde, Murdoch e Lightoller, o oficial de 29 anos Harold Lowe aprendeu seu ofício em navios a vela, e não a vapor. Ele é um cara durão: aos 12 anos, quando a chalana de seu pai emborcou, ele nadou quase um quilômetro para chegar ao litoral. Aos 14, fugiu para se tornar grumete de uma escuna depois que seu pai tentou levá-lo a Liverpool para se tornar o aprendiz de um homem de negócios. Lowe ingressou na White Star Line apenas um ano antes da partida do Titanic. *Ele se sente como um forasteiro no navio, já que todos os outros oficiais já serviram juntos. Lowe fala galês fluentemente, mas seu inglês não tem o menor vestígio de sotaque galês.*

> *"Isso é um nocaute." Parece que estamos quilômetros acima da água, e decerto o convés de passeio tem quilômetros. Os saguões são tão compridos que parecem se estender por uma distância sem fim. Acabei de terminar o jantar. Eles nos avisam que é hora de se*

vestir tocando uma corneta! Isso me lembra aquelas vilas russas onde os rebanhos eram chamados de volta para casa com um berrante feito de casaca de árvore. Que jantar! Minha nossa!!!

***Arthur Gee**, passageiro da primeira classe*

20h55, horário local na ponte de comando do Titanic

O capitão Smith retirou-se do banquete dos Widener e está na ponte de comando conversando com o segundo oficial Charles Lightoller sobre as condições de gelo.

– Não está ventando muito – Smith observa.

– Não; de fato, está uma grande calmaria.

– Uma grande calmaria – Smith repete.

Lightoller diz que gostaria que ventasse um pouco, pois o vento criaria ondas, que, por sua vez, formariam colunas de espuma do mar na base dos icebergs, o que tornaria mais fácil avistá-los.

– Ao menor sinal de insegurança, não hesite em me chamar; estou aqui do lado – assevera o capitão antes de se recolher aos seus aposentos, bem atrás da ponte de comando.

Lightoller pede ao sexto oficial James Moody que telefone para o ninho de pega e instrua os vigias Jewell e Symons a ficarem extremamente atentos à menor partícula de gelo – especialmente *growlers*.

A seguir, ele manda o quartel-mestre Robert Hichens ir falar com o carpinteiro do navio para conferir o suprimento de água doce – armazenado em tanques abaixo da linha d'água –, que corria o risco de congelar.

■ *O carpinteiro de um navio a vapor executa muitas tarefas que eram responsabilidade de seu predecessor na era dos veleiros. A água doce costumava ser armazenada em barris de madeira e, portanto, era função do carpinteiro checar se eles estavam devidamente lacrados.*

James Moody liga para o ninho de pega. George Symons atende e segura o fone afastado da orelha para que Archie Jewell também possa ouvir.

– Fiquem extremamente atentos à menor partícula de gelo até o raiar do dia, e repassem a informação.

Moody desliga sem mencionar os *growlers*. Lightoller entreouve e solicita que ele ligue de novo para os vigias e passe a instrução correta.

Cerca de 21h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 2 badaladas

Na ponte de comando, Lightoller está esquadrinhando o breu da noite, usando de tempos em tempos os binóculos, que estão sempre à mão. O que Lightoller não sabe é que já faz quase uma hora que o *Titanic* está navegando entre icebergs.

Os vigias Symons e Jewell estão bem agasalhados contra o frio. A velocidade do *Titanic* provoca uma brisa que chicoteia o ninho de pega.

– Pelo cheiro, tem gelo por aí. É dito e feito, você sempre sente o cheiro do gelo antes de dar de cara com ele – Jewell comenta.

Uma passageira também consegue sentir o cheiro do gelo. A governanta Elizabeth Shutes, em sua cabine de primeira classe no convés C, acha que tem um odor estranho no ar, que lhe relembra uma ocasião em que visitou uma caverna de gelo na geleira Eiger, na Suíça.

21h15, horário local na ponte de comando do Titanic

No salão de jantar revestido de painéis de carvalho da segunda classe, a sessão de louvor está indo bem. O jovem escocês Douglas Norman está tocando o piano Steinway; Marion Wright, com quem ele fez amizade durante a viagem, entoa os versos solos dos hinos "There Is a Green Hill Far Away" [Há uma colina verde ao longe] e "Lead, Kindly Light" [Luz amável que me conduz]. É uma reunião informal – as pessoas pedem os hinos que gostariam de cantar e o Reverendo Carter conta a história de como ele foi escrito e fala brevemente sobre o autor. Lawrence Beesley, que ajudou a organizar o evento, percebe que as linhas "*for those in peril on the sea*" [para aqueles em perigo no mar] do hino "Eternal Father, Strong to Save" [Pai Eterno, Fortaleza de Salvação] estão sendo cantadas em um sussurro.

Sidney Collett, um estudante de Teologia a caminho dos Estados Unidos para juntar-se à família, está admirando o canto de Marion.

Pouco antes de o Titanic *zarpar de Southampton, Collett estava de pé junto ao guarda-corpo olhando para os tios, que vieram ao cais lhe dizer adeus. Sua tia lhe acenava vigorosamente, apontando para uma garota que estava em pé perto dele. Era Marion Wright, uma amiga da família. Desde então, Collett acolheu Marion e sua nova amiga Kate Buss sob suas asas. No entanto, Marion e Kate não estão tão interessadas no fervor evangélico de Collett. Na carta em que expressou sua admiração pelo "Homem do Violoncelo", Kate reclamou que Collett "tenta ensinar religião a todos nós".*

Mathilde Weisz, 37, está apreciando a sessão de hinos. Seu marido, Leopold, está caminhando no convés porque, ao contrário da esposa, é judeu. Ele tem a mesma idade que ela e é originário de Bromsgrove. Pedreiro, ele encontrou bastante trabalho em Quebec e agora voltou para buscar Mathilde. Ele está agasalhado contra o frio usando um casaco preto de lã astracã que tem o equivalente a 15 mil dólares em moedas de ouro costuradas em seu forro – as economias de toda sua vida.

Na sala de recepção da primeira classe, Wallace Hartley está conduzindo a apresentação da banda ao encerramento. Agora eles estão se encaminhando para o vestíbulo da entrada do convés C para entreter os passageiros da segunda classe por meia hora.

Em seu camarote no convés A, Lucy Duff Gordon está sentada ao lado do aquecedor elétrico com sua secretária, Laura "Franks" Francatelli, comentando os eventos da noite.

Nas cabines vazias, tem gelo se formando no vidro das escotilhas.

21h30, horário local na ponte de comando do Titanic – 3 badaladas

No convés A, entre os grupos de passageiros da primeira classe que estão desfrutando dos luxos do lounge revestido de painéis de carvalho, repleto de alcovas para conversas privadas e jogos de cartas, está a atriz americana de 22 anos Dorothy Gibson. Ela está jogando bridge com

Pauline, sua mãe; Frederick K. Seward, um conhecido da igreja em Nova York; e William Sloper, um corretor de 28 anos de Connecticut. Dorothy avistou Sloper escrevendo uma carta do outro lado do salão e o convidou para juntar-se a eles para formar um quarteto para uma partida de bridge. Embora tenha admitido ser um jogador sofrível, Sloper concordou em unir-se a eles assim que terminasse sua carta. Para a viagem inaugural, o comissário-chefe não foi rigoroso com a política da White Star Line de proibir jogos de cartas aos domingos.

■ *Dorothy Gibson tornou-se famosa primeiro como modelo e depois como estrela do cinema mudo do estúdio Éclair, com sede em Nova Jersey. Em outubro de 1911, ela conheceu o mandachuva da indústria cinematográfica, Jules Brulatour, então com 41 anos, e eles iniciaram um caso. Ambos eram casados.*

Nos últimos anos, Dorothy estrelou vários melodramas como Love Finds a Way *[O amor encontra um caminho] e* The Kodak Contest *[O concurso de Kodak]. Ela ganhava 175 dólares por semana (cerca de 4 mil dólares em valores atuais). Em março de 1912, desesperada para tirar férias, Dorothy e a mãe zarparam para a Europa, mas três semanas depois o estúdio a convocou para estrelar uma nova série de filmes. Apesar da interrupção, Dorothy embarcou no* Titanic *em Cherbourg rumo a Nova York sentindo-se "uma nova mulher".*

Agora está tão frio que o segundo oficial Lightoller pede que o quartel-mestre a postos, Robert Hichens, encontre o engenheiro do convés e peça a ele que traga a chave dos aquecedores dos alojamentos dos oficiais, da casa do leme e da sala dos mapas.

21h40, horário local na ponte de comando do Titanic

Para aqueles que ainda não desejam se recolher em suas cabines, a lareira na sala de leitura e escrita no convés A da primeira classe está ganhando popularidade. Martha Eustis Stephenson, de 52 anos, e sua irmã Elizabeth, de 54 anos, estão desfrutando do ambiente cálido. Martha está lendo o livro de Ernest Shackleton *The Heart of the*

Antarctic [O coração da Antártica], que traz uma bela seleção de fotografias de geleiras e icebergs.

21h45, horário local na ponte de comando do Titanic

O quartel-mestre Robert Hichens, que está transmitindo mensagens da ponte, diz ao primeiro oficial Murdoch que ele é aguardado na ponte de comando em quinze minutos.

A família Hart está em sua cabine de segunda classe. A pequena Eva, de 7 anos, dorme profundamente em seu beliche, enquanto seu pai, Benjamin, está lendo no beliche de cima. Esther mantém-se firme em sua vigília ansiosa, completamente vestida e sentada sobre uma mala, à espera e de ouvidos atentos, sabendo que algo ruim vai acontecer.

21h52, horário local na ponte de comando do Titanic

A comissária Violet Jessop está no convés pegando um pouco de ar e aproveitando uns raros momentos a sós com seus pensamentos. Seu turno de 16 horas já terminou, e é quase um luxo ter tempo para ficar sozinha. Ela treme de frio. Aquela era, conforme escreveu mais tarde, "uma noite propícia para deitar-se e entregar-se ao calor e ao aconchego da cama e imaginar estar em casa ao lado da lareira". Ao voltar para dentro, Violet pensa nos homens no alto do ninho de pega nessa noite fria e sente pena deles. Ela vê que os corredores da primeira classe estão praticamente desertos, exceto por alguns comissários que bocejam "de olho no relógio", e os passageiros que se dirigem aos seus camarotes com os amigos para um drinque de saideira e um cigarro.

O cargueiro SS *Mesaba* está enviando alertas a todos os navios que navegam ao oeste: "Vimos muitas banquisas maciças e vários icebergs enormes. Também há campo de gelo. Tempo bom e aberto". A mensagem é capturada por Jack Phillips na sala do radiotelégrafo do *Titanic*, mas ele simplesmente a registra e a deixa embaixo de um peso de papel. Ele está bastante ocupado, tentando dar conta de enviar aos Estados Unidos o amontoado de mensagens dos passageiros, agora que estão a cerca de 640 quilômetros de distância de Terra Nova, e ao

alcance da estação costeira de radiotelégrafo de Cabo Race. Harold Bride está dormindo na cabine ao lado.

Na ponte do convés de tombadilho na popa, o quartel-mestre George Rowe está sentindo o frio. Ele consegue ver os chamados "bigodinhos de luz" – diminutos fragmentos de gelo presos nas luzes do convés.

Ele liga para a ponte de comando para falar com seu colega quartel-mestre Robert Hichens e pede o registro do diário de bordo, que mostra que o *Titanic* percorreu 45 milhas náuticas (aproximadamente 83 quilômetros) desde a última leitura, às 20h, a uma velocidade média de 22,5 nós.

Uma das principais tarefas do quartel-mestre na ponte do convés de tombadilho é medir a velocidade do navio e a distância percorrida a cada duas horas, usando a barquinha que seguia na esteira do navio.

O Titanic *está navegando a toda velocidade, à noite, em uma área onde o capitão Smith já foi avisado de que há gelo. Ernest Shackleton, o explorador da Antártica, declarou em 1912 que seguia a política de reduzir seu navio em 3 a 4 nós quando havia perigo de gelo.*

22h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 4 badaladas

As luzes das áreas comunais da terceira classe estão sendo apagadas. A festa improvisada ao som da gaita irlandesa está acabando.

O projetista-chefe do *Titanic*, Thomas Andrews, está de volta ao seu camarote A-36 trabalhando em sua escrivaninha. Há mapas e desenhos técnicos enrolados ao lado de sua cama e sobre a mesa.

O primeiro oficial Murdoch assume o posto de Charles Lightoller como oficial sênior do turno, enquanto Frederick Fleet e Reginald Lee chegam ao alto do ninho de pega para render Archie Jewell e George Symons. Murdoch e Lightoller estão de pé, olhando para a frente, enquanto os olhos de Murdoch se acostumam à escuridão. Eles comentam sobre como o navio está correndo bem e os "itens de interesse": o clima, o tempo aberto naquela noite – eles conseguem ver as estrelas nitidamente no horizonte –, os alertas de gelo, a rota e a velocidade do *Titanic*.

Robert Hichens agora está ao timão na casa do leme.

■ *Ex-interno da organização de caridade Barnado, o vigia Frederick Fleet tem 25 anos e trabalha no mar desde os 16. Antes de integrar a tripulação do* Titanic, *ele passou quatro anos como vigia no navio* Oceanic, *da White Star Line. Nesse tempo todo, ele jamais avistou um iceberg.*

Geralmente, é fácil visualizar um iceberg à noite se houver ondas quebrando na sua base. Mas hoje, a calmaria impera.

O jovem de 17 anos Jack Thayer está enfrentando o frio e caminhando pela seção do convés de botes exclusiva da primeira classe. O vento está assoviando pelos esteios das chaminés, que estão cuspindo fumaça preta. Thayer está extasiado com aquela noite de mar calmo e céu estrelado; ele a descreveu posteriormente como "de aspecto inocente... o tipo de noite em que qualquer um se sentiria grato por estar vivo".

■ *A chaminé traseira do* Titanic *é uma chaminé falsa, cuja função é providenciar ventilação para a sala das máquinas. Quando o navio fez a parada em Queenstown, um dos foguistas subiu pela escada no interior dela e saiu com o rosto todo sujo de fuligem, o que deixou os passageiros chocados e foi considerado sinal de mau agouro por alguns.*

No salão de jantar da segunda classe, a congregação está cantando "Stand up, Stand up for Jesus" [Levante-se, levante-se para Jesus] (sem o acompanhamento do pianista Douglas Norman, pois ele não tem a partitura), enquanto os comissários servem café e biscoitos. O Reverendo Carter percebe que é hora de encerrar o sarau de hinos; ele agradece o comissário-chefe por permitir o uso do salão e diz o quanto todos estão ansiosos para chegar a Nova York.

– É a primeira vez que tivemos a oportunidade de cantar hinos neste barco num domingo à noite, mas cremos e oramos para que não seja a última – diz.

22h10, horário local na ponte de comando do Titanic

Apesar do braço quebrado, Renée Harris e o marido Henry estão em seu camarote no convés C jogando crapô – seu jogo de cartas favorito.

Renée está enrolada em um roupão de banho e num cobertor, pois o quarto está gelado.

Antes de encerrar as atividades por aquela noite, Charles Lightoller está fazendo as rondas pelo navio, conferindo se está tudo bem. Ele está se dirigindo à ponte do convés de tombadilho da popa para checar se o quartel-mestre George Rowe está em seu posto. Sua ronda passa pela passagem do convés E, que percorre quase toda a extensão do *Titanic*, apelidada de Scotland Road. Antes que Lightoller possa se deitar, ele ainda tem de andar bem mais de um quilômetro.

22h21, horário local na ponte de comando do Titanic

Na ponte de comando do navio de carga *Californian*, da Leyland Line, o terceiro oficial Charles Groves, de 24 anos, divisa adiante uns contornos brancos na água. Ele pensa que é um cardume de golfinhos cruzando o caminho deles. O capitão do *Californian*, Stanley Lord, também os viu, mas sabe que não são golfinhos – é gelo. Junto ao telégrafo de ordem do motor ele disca: "Velocidade total para ré".

O Californian *é um cargueiro, mas tem capacidade para levar 47 passageiros. Nessa viagem, não está levando nenhum. Lord tem 34 anos e é capitão da Leyland Line há cinco. Seus oficiais têm medo de sua postura autocrática.*

22h24, horário local na ponte de comando do Titanic

O *Californian* para, rodeado por um campo de gelo de espessura fina. O capitão Lord manda Groves ir à popa recolher a barquinha – mas a corda dela já foi cortada pelo gelo. Lord decide que o *Californian* vai passar a noite ancorado. Apesar de ser seu primeiro encontro com o gelo Atlântico, ele sabe que é perigoso demais seguir em frente.

O *Californian* está na beirada de um campo de gelo de 45 quilômetros de extensão. O *Titanic* está a menos de uma hora de distância e seguindo em frente a todo vapor.

23h00, horário local na ponte de comando do Titanic – 6 badaladas

Na ponte de comando do estacionário *Californian*, Charles Groves ouve dois barulhos: gelo colidindo com a lateral de um casco, e vozes irlandesas ecoando de um porão de carga, entoando a canção "Annie Laurie".

> Her brow is like the snaw-drift,
> Her neck is like the swan,
> Her face it is the fairest,
> That 'er the sun shone on.
>
> That 'er the sun shone on
> And dark blue is her e'e,
> And for bonnie Annie Laurie
> I'd lay me down and die...[4]

No *Titanic*, a banda no Palm Court tocou sua última música e os passageiros da primeira classe estão desejando boa-noite uns aos outros enquanto os músicos guardam seus instrumentos.

As luzes das áreas comunais da terceira classe agora já estão apagadas, bem como a de todos os salões de jantar. No salão de fumo da segunda classe, entretanto, ainda há cerca de quarenta homens conversando e alguns jogando cartas.

23h10, horário local na ponte de comando do Titanic

No *Californian*, Charles Groves vê despontar no horizonte o que ele imagina que poderiam ser as luzes de um imenso navio a vapor vindo do leste, mas é difícil afirmar com certeza em uma noite clara como essa, em que as estrelas estão tão baixas no horizonte.

Um convés abaixo, o capitão Lord está observando as mesmas luzes através da escotilha da sala dos mapas, e calcula que se trata de um navio do mesmo tamanho do *Californian*. Lord vai até a sala do radiotelégrafo e pergunta ao operador Cyril Evans, de 20 anos, se ele sabe de algum outro navio nas redondezas.

– Só o *Titanic*...

Lord manda Evans alertar o *Titanic* de que eles estão parados e cercados de gelo. O capitão está convencido de que as luzes que está vendo são de outra embarcação e não as do maior e mais famoso navio do mundo.

23h15, horário local na ponte de comando do Titanic

Lawrence Beesley está sentado em sua cama na cabine no convés D. Ele ficou encantado em Southampton quando soube que teria uma cabine de dois leitos só para si, e ainda por cima que era tão bem posicionada: a apenas alguns metros do salão de jantar e da escadaria. Beesley repara que os motores estão fazendo seu colchão vibrar mais do que o usual e supõe que o *Titanic* aumentou a velocidade. Enquanto lê, Beesley consegue ouvir pelos dutos de ventilação os comissários conversando durante a jornada de trabalho.

O estudante de Teologia Sidney Collett está se aprontando para ir para a cama. Ele não foi tão afortunado quanto Lawrence Beesley e está dividindo a cabine com outros dois passageiros da segunda classe. Ele faz suas orações em voz alta. Ao terminar, Collett percebe que a câmara está tão quieta que "daria para ouvir um alfinete caindo". Um de seus colegas de cabine o agradece pelas orações.

Violet Jessop está na cama de cima do beliche de sua cabine, e sua colega, a comissária Elizabeth Leather, está na cama de baixo. Violet está lendo as revistas *Tatler* e *Sketch* que Thomas Kelland, o bibliotecário, gentilmente lhe trouxe.

Seguindo as instruções do capitão, Cyril Evans, o radiotelegrafista do *Californian*, está enviando a mensagem ao *Titanic*:

– Ei, meu chapa, estamos parados e cercados por gelo.

Como o *Californian* está muito perto, a mensagem chega aos fones de ouvido de Jack Phillips num volume ensurdecedor.

– Cale a boca, cale a boca, estou ocupado falando com Cabo Race! – Phillips responde irritado.

Agora é a vez de Evans quase ficar surdo. As mensagens dos passageiros para os Estados Unidos são a prioridade de Phillips, que acabou de receber o alerta de que há um campo de gelo a apenas 45 minutos de distância do *Titanic*. Mas como Cyril Evans falhou ao não usar o código MSG que indica as mensagens prioritárias – uma mensagem com o código MSG tem de ser levada imediatamente ao capitão –, Phillips a ignora. Ele provavelmente pensa que a ponte de comando, alertada mais cedo da ameaça de gelo, vai tomar as

providências necessárias. O capitão Lord não pede que Evans confirme com o *Titanic* o recebimento da mensagem vital.

23h25, horário local na ponte de comando do Titanic

Na ponte de comando do *Californian*, Charles Groves tem quase certeza de que as luzes que estão passando a boreste pertencem a um vapor de passageiros. O capitão Lord tinha lhe dito que queria ser informado se qualquer navio fosse avistado, então Groves se encaminha à sala de mapas para acordá-lo.

"Quem?"

23h30, horário local na ponte de comando do Titanic – 7 badaladas

O bibliotecário Thomas Kelland adentra a espaçosa sala de leitura e de escrita da primeira classe no convés A e anuncia:

– Luzes apagadas, são 23h30!

A jornalista Edith Rosenbaum, ainda trajando seu vestido de noite e os mules de veludo, apanha alguns livros das prateleiras e segue para sua cabine, na porção anterior do convés A.

Thomas Kelland então se aproxima do grupo de bridge da atriz Dorothy Gibson, formado pela mãe dela, por Frederick Seward e William Sloper, o corretor que Dorothy acabou de conhecer. O bibliotecário pede educadamente que eles encerrem a partida para que ele possa apagar as luzes.

Arthur Gee está amando a viagem no *Titanic*. Ontem, assim que requisitou, os funcionários até lhe disponibilizaram uma cabine de primeira classe com escotilha. Agora, no entanto, Gee não está feliz. Ele está ouvindo a algazarra dos foguistas que atravessam o Scotland Road ao fim de seu turno, do outro lado do navio. Gee toca a campainha para chamar seu camareiro, Alfred Theissinger, e pedir que eles fiquem quietos.

O radiotelegrafista do *Californian*, Cyril Evans, retira seu fone de ouvido. Após a repreensão "Cale a boca, cale a boca, estou ocupado

falando com Cabo Race!" que recebeu do *Titanic*, ele ainda ficou na escuta por mais algum tempo, mas agora está indo para a cama.

Evans desliga o equipamento, veste o pijama, vai para o seu beliche e começa a ler uma revista. O *Californian* agora não tem conexão sem fio com o mundo exterior.

Enquanto isso, o companheiro de bordo de Evans, Charles Groves, está na ponte de comando usando uma lâmpada Morse para sinalizar uma única palavra ao misterioso navio, na tentativa de conseguir sua identificação: "Quem?". (Uma lâmpada Morse é uma lanterna de mão com um obturador que abre e fecha para transmitir o código Morse.) O capitão Lord sugeriu que ele deveria tentar estabelecer contato.

Não há resposta do navio.

Cerca de 23h35, horário local na ponte de comando do Titanic

Nas acomodações da primeira classe do convés C do *Titanic*, Jack deseja "boa-noite!" aos seus pais no camarote adjacente. Ele deixou a escotilha entreaberta para entrar um pouco de ar fresco, e uma brisa está soprando em sua cabine. Os motores do navio pulsam sob seus pés. "Era perfeito", ele escreveu mais tarde, "para uma bela noite de sono".

Sua mãe, Marian, toca a campainha para chamar o comissário; ela precisa que a escotilha seja aberta.

No alto da escada que os conduz para as cabines da primeira classe, Dorothy Gibson diz ao seu grupo que gostaria de dar uma voltinha no convés de botes. Sua mãe e Frederick K. Seward declinam, mas William Sloper corre até sua cabine para pegar um sobretudo e um chapéu.

23h39, horário local na ponte de comando do Titanic

A princípio, o vigia Frederick Fleet não acha que é tão grande – um objeto negro sobre a superfície da água, mais escuro que a própria escuridão.

Fleet toca três vezes o sino de latão acima de sua cabeça e em seguida estende o braço na frente de Reginald Lee para alcançar o telefone e

liga para a ponte de comando. O segundo oficial James Moody atende na casa do leme.

– Sim. O que você viu?

– Iceberg bem à frente!

– Obrigado.

– Iceberg bem à frente! – Moody grita para o oficial sênior do turno, William Murdoch. Murdoch olha para o manto noturno à sua frente e então corre para o telégrafo de ordem do motor gritando:

– Tudo para boreste!

Ele gira as manivelas duplas do telégrafo, sinalizando "PARE" para a sala de máquinas.

Na casa do leme atrás dele, o quartel-mestre Robert Hichens rapidamente dá quatro voltas em sentido anti-horário no leme.

– Tudo para boreste. O leme está todo virado! – Moody confirma aos berros.

No ninho de pega, Frederick Fleet desliga o telefone. Perto dele, Reginald Lee consegue ver que a proa já está lentamente virando a bombordo. O iceberg está se aproximando depressa demais.

Na sala de máquinas, o sinal vermelho de "PARE" aparece no telégrafo iluminado das caldeiras.

– Fechem as portas! – grita da caldeira 6 o foguista-chefe Frederick Barrett, ordenando que as fornalhas sejam fechadas.

O pico do iceberg agora está logo abaixo do ninho de pega.

Fleet e Lee pensam que o *Titanic* conseguiu desviar a tempo.

23h40, horário local na ponte de comando do Titanic

Mais de 46 mil toneladas de metal e madeira colidem com 500 mil toneladas de gelo.

Um esporão subaquático do iceberg amassa e perfura o *Titanic*, deixando uma série de arranhões que não têm mais de uma polegada de altura ao longo de aproximadamente 75 metros do lado boreste do casco.

Na ponte de comando, os oficiais ouvem o estridor do iceberg.

Na caldeira 6, o foguista Frederick Barrett vê a água do mar irromper por uma fenda aberta pouco mais de meio metro acima do chão.

Em sua cabine no convés E, Kate Buss ouve um barulho parecido com o de lâminas de patins sobre o gelo.

Em um dos depósitos da sala de máquinas, o carvoeiro George Cavell cai e é soterrado por uma pilha de carvão.

Toneladas de fragmentos de gelo caem no poço do convés anterior.

Margaret Brown é arremessada ao chão em sua cabine da primeira classe.

Em sua cabine do lado boreste do convés D, a jovem Gretchen Longley de 21 anos, que está dormindo embaixo da escotilha aberta, é banhada em gelo.

Em sua cabine da segunda classe na direção da proa, Harvey Collyer cambaleia, mas não cai. Charlotte, sua esposa, tem a impressão de que o navio foi "pego por uma mão gigante e chacoalhado uma, duas vezes...".

O camareiro Alfred Theissinger ouve um ruído como o de um bote sendo arrastado sobre cascalho.

Em uma das galeras, uma fôrma cai de cima de um forno e espalha pãezinhos frescos pelo chão, deixando Walter Belford, o padeiro da noite, muito aborrecido.

Jack Thayer, que está quase se deitando, fica ligeiramente desequilibrado.

Conforme o iceberg passa pela ponte de comando, Murdoch grita:

– Tudo para boreste!

Ele quer virar o navio e contornar o iceberg. O estridor para. Ele vira a alavanca para fechar as portas à prova d'água do *Titanic*.

Na sala de máquinas, as luzes vermelhas de alerta estão piscando sobre as portas à prova d'água – elas serão fechadas em dez segundos. O foguista Frederick Barrett e o segundo engenheiro júnior James Hesketh correm para a porta entre as caldeiras 6 e 5. Eles mergulham por baixo dela bem a tempo.

O capitão Smith sai correndo de seus aposentos.

– Sr. Murdoch, o que foi isso?

– Um iceberg, senhor.

– Feche as portas à prova d'água.

– Já estão fechadas, senhor.

Na cabine C-89 do lado boreste do navio, Virginia Clark olha pela escotilha e, em vez do céu noturno, vê uma "gigantesca massa branca, igual a uma montanha". Ela corre para o banheiro e sobe na banheira para olhar pela escotilha, mas não vê nada além da escuridão. "O que mostra", ela escreveu depois, "a rapidez com que o navio deve ter passado pelo gigantesco objeto branco após a batida".

As janelas do Café Parisien estão sendo atingidas pelo gelo na porção posterior do convés B.

A comissária Violet Jessop, que está lendo em seu beliche, escuta o ruído baixo de algo sendo triturado e então rasgado, a seguir ouve o barulho de portas abrindo e de pessoas correndo.

De pé sob a ponte do convés de tombadilho na popa, o quartel-mestre George Rowe sente uma ligeira trepidação, olha para boreste e vê um iceberg, que mais parece um grande veleiro, passar vagarosamente por eles. Está tão perto que ele acha que vai bater na ponte.

Todos no salão de fumo da primeira classe levantaram-se de um pulo e estão tentando passar pelas portas giratórias e chegar à varanda e, então, ao convés de passeio para conferir o que aconteceu.

O pior pesadelo de Esther Hart virou realidade. Ela se levanta sobressaltada da mala em que estava sentada, completamente vestida para uma emergência como essa, e sacode o marido.

– Meu bem, levante-se de uma vez. Batemos em alguma coisa, tenho certeza... e é sério.

– Oh, mulher... de novo? – Ben diz sonolento. – Eu realmente não sei mais o que fazer com você.

– Ben, alguma coisa *aconteceu*! Suba ao convés e descubra o que foi.

O primeiro-marinheiro Joseph Scarrott corre ao poço do convés da proa e vê pilhas de gelo perto do guarda-corpo do lado boreste. Olhando para trás, ainda do lado boreste, ele vê o iceberg ficando para trás, a quase um navio de distância. "Parece o Rochedo de Gibraltar", ele pensa.

O segundo oficial Charles Lightoller salta de sua cama e, ainda de pijama, dispara para o lado bombordo do convés de botes. Ele se debruça sobre o guarda-corpo. Nada. Corre para o lado boreste. Nada. Quase congelando de frio, ele volta para a cama. Se precisarem dele, seus colegas sabem onde encontrá-lo.

Lawrence Beesley, deitado em seu leito, sente o que parece ser um arranco do motor e seu colchão se mexe um pouco – mas não ouve barulho algum. Ele prossegue com sua leitura.

Na asa boreste, o capitão Smith e os oficiais Murdoch e Boxhall estão olhando para trás, tentando ver o iceberg. A vista de Boxhall ainda não está acostumada à escuridão e ele não consegue enxergar muito. Murdoch pede que a hora seja registrada no diário de bordo. Faltam vinte minutos para meia-noite.

O *Titanic* está a 643 quilômetros da terra firme.

■ *Nos inquéritos subsequentes, o vigia Reginald Lee alegou que havia neblina naquela noite – "Foi-nos determinado que a atravessássemos logo que assumimos o posto". Frederick Fleet contestou a existência de neblina e o inquérito britânico concluiu que Lee só estava procurando uma desculpa para não ter avistado o iceberg antes.*

No entanto, em um diálogo durante o inquérito do Senado Americano, Fleet revelou-se um vigia de qualidade duvidosa:

Senador Smith: Qual era o tamanho do objeto quando você o avistou pela primeira vez?

Fleet: Não era muito grande quando o vi pela primeira vez.

Senador Smith: Qual era o tamanho dele?

Fleet: Eu não tenho ideia do tamanho ou da distância.

No *Californian*, o terceiro oficial Groves vê as luzes do misterioso navio sumirem. As luzes parecem ter desaparecido porque a manobra feita pelo *Titanic* para desviar do iceberg o colocou de frente para a dianteira do *Californian* e, portanto, seu casco está menos visível.

Os motores do *Titanic* param. Conforme Lawrence Beesley escreveu posteriormente: "O balanço dançante e a vibração que eram parte de nossa existência havia quatro dias pararam repentinamente, e era a primeira vez que algo fora do comum estava acontecendo".

O casco do navio foi avariado ao longo de 76 metros. Seis compartimentos à prova d'água foram atingidos – algo jamais visto antes na história marítima.

■ *Se o* Titanic *tivesse colidido de frente com o iceberg, ele teria sobrevivido; seis anos depois, na Primeira Guerra Mundial, o* Olympic

provou como sua classe de navios fora bem construída ao atingir e abater um submarino alemão.

"Parece que aconteceu alguma coisa..."

23h41, horário local na ponte de comando do Titanic

Helen Candee já perdeu a conta de quantas vezes chamou seu comissário e está esperando do lado de fora de sua cabine. Ele finalmente aparece.

– O que aconteceu?

– Nada, madame.

– Então por que as os motores não estão funcionando? Não consigo ouvi-los.

– Garanto que nada aconteceu. É melhor voltar para a sua cabine e ir para a cama.

– Comissário, eu sou uma viajante experiente e não estou com medo, mas sei que algo aconteceu. Contudo, voltarei para o meu quarto se isso facilitar as coisas para você.

A comissária Violet Jessop está deitada imóvel em seu beliche, atenta aos barulhos do navio e tentando não entrar em pânico. Uma vez ela ficou histérica durante uma tempestade em alto-mar e foi alvo de galhofas pela tripulação do navio; desde então jurou nunca mais demonstrar medo novamente. Ela se debruça sobre a beirada de sua cama. Elizabeth olha para cima e diz calmamente:

– Parece que aconteceu alguma coisa...

Violet sufoca uma risadinha em resposta à sugestiva afirmação.

Jack Thayer veste um pesado sobretudo e um par de chinelos e enfia a cabeça pela porta que conecta sua cabine à dos pais:

– Vou subir ao convés para ver qual é a graça!

O pai diz que vai com ele.

23h42, horário local na ponte de comando do Titanic

Convencido de que o *Titanic* perdeu a pá de uma das hélices, Lawrence Beesley calça um par de chinelos, joga um penhoar por cima de seu pijama e corre para o corredor. Um comissário está tranquilamente encostado na escadaria do convés D.

– Por que nós paramos?

– Eu não sei, senhor. Mas creio que não é nada de mais.

– Bem, vou ao convés ver o que é.

O comissário sorri com indulgência.

– Tudo bem, senhor, mas deve estar frio lá em cima.

Beesley galga os degraus se sentindo um tanto quanto tolo – ninguém mais está ali fora. Após subir três lances, ele chega ao convés de botes e abre a porta do vestíbulo. Beesley sente na pele o quanto seu penhoar é incapaz de conter o vento gelado.

Por todo o *Titanic*, os comissários estão tranquilizando os passageiros.

– Não creio que há problema algum...

– Provavelmente colidimos com algum cargueiro da Terra Nova...

– Deve ser algum probleminha nas engrenagens...

– Tudo vai ficar bem...

– Não é nada sério. Pode voltar para a cama...

Cerca de 23h43, horário local na ponte de comando do Titanic

Na ponte de comando, o capitão Smith está discando no telégrafo de ordem do motor: "Siga devagar". O *Titanic* começa a se mover novamente.

O quarto oficial Joseph Boxhall está inspecionando o navio. Ele já checou o poço do convés a vante e agora está indo para as áreas mais inferiores da proa ocupadas por passageiros. Ele não achou nenhuma inconformidade até agora.

Deitado em seu beliche, perto da proa, o acendedor Samuel Hemming ouve um silvo bem alto. Ele sai da cabine para investigar e dá de cara com o almoxarife Frank Prentice. Eles decidem seguir a direção do ruído juntos.

No *Californian*, o capitão Lord vem à ponte de comando e vê que aquele navio distante parou.

– Não parece ser um vapor de passageiros – ele comenta com o terceiro oficial Groves.

– É sim, senhor. Quando ele parou, tive a impressão de que as luzes sumiram, e acho que elas foram apagadas para passar a noite.

– Bem, o único vapor de passageiros perto da gente é o *Titanic*.

Groves serviu como oficial na companhia P&O no Extremo Oriente, onde era comum que os navios apagassem as luzes por volta de meia-noite para encorajar os passageiros a irem para a cama. Fazia poucos meses que ele deixara a P&O porque "não suportava os passageiros".

No convés E do *Titanic*, Kate Buss calçou seus chinelos e vestiu um penhoar antes de sair da cabine para ir atrás da amiga Marion Wright. Marion teve a mesma ideia, e elas se encontraram no corredor; as moças decidem subir ao convés superior para descobrir se há algum problema.

Cerca de 23h45, horário local na ponte de comando do Titanic

A passageira da primeira classe Emma Bucknell dá uma espiada do lado de fora de sua cabine e olha na direção da escotilha ao final do breve corredor. A escotilha está quebrada e tem gelo no piso.

Ela chama um comissário que está passando, ele a tranquiliza dizendo que "não há perigo resultante da colisão". Por mais que o comissário use uma voz calma, Emma percebe pelo seu rosto que ele está assustado.

Edith Rosenbaum está na extremidade anterior do convés A, olhando para o poço do convés. Seu colega William Stead está junto dela, com o cenho franzido diante dos estilhaços de gelo no piso de pinho. Atrás de Edith, o artista Francis Millet passa pela gaiuta de escotilha do convés de botes.

– Qual é o problema? O que eles disseram? – Stead pergunta.

– Iceberg – Millet responde.

– Bem, não deve ser nada sério. Vou voltar para minha cabine e ler um pouco. Tchau, tchau, pessoal!

O jornalista de 66 anos William Stead é um militante das mais diversas causas – adoção de bebês, bibliotecas públicas, a supremacia naval britânica ("Duas quilhas para uma!") e abrigos para os pobres. Ele caiu na infâmia em 1885 quando escreveu um artigo narrando como era fácil adquirir os serviços de uma prostituta de 13 anos de idade. Stead cumpriu uma breve pena de prisão por sequestro, mas seu atentado levou à aprovação da Emenda à Lei Criminal de 1885, que elevou a idade de consentimento para as garotas de 13 para 16 anos.

Stead passa a maior parte da viagem escrevendo, mas durante as refeições ele gosta de tagarelar no salão de jantar da primeira classe sobre os grandes figurões que já entrevistou. Geralmente é "cortado" pelos passageiros mais conservadores por causa de suas visões pacifistas radicais.

Ele está viajando no Titanic *para participar de uma conferência de paz que aconteceria no dia 21 de abril no Carnegie Hall, em Nova York, a convite do presidente Taft.*

Em 1886, Stead publicou um artigo intitulado "How the Mail Steamer Went Down in Mid-Atlantic, by a Survivor" [Como o vapor dos correios sucumbiu no meio do Atlântico, por um sobrevivente], a história de uma colisão no meio do oceano, na qual a disponibilidade de pouquíssimos botes salva-vidas acabou provocando muitas mortes. Stead acrescentou seu comentário como editor: "Isso é exatamente o que pode acontecer, e vai acontecer, se transatlânticos forem enviados para o mar com botes insuficientes".

Daniel Buckley, um irlandês de 21 anos, saltou de seu beliche na terceira classe e deu com os pés na água. Ao perceber que ela está entrando por baixo da porta, ele avisa os outros três homens que dormem na cabine:

– Levantem! Alguma coisa está errada... Tem água entrando!

– Volta pra cama; você não está na Irlanda agora! – um deles responde e todos os outros riem.

Buckley se veste o mais depressa possível e, como a cabine está abarrotada, ele sai para que os colegas tenham mais espaço para se vestir – embora nenhum deles demonstre o menor sinal de movimento.

Dois membros da tripulação passam por ele gritando:

– Subam todos para o convés, a menos que queiram se afogar!

Buckley é um trabalhador agrícola que está indo para os Estados Unidos à procura de trabalho. Ele embarcou em Queenstown junto de mais três homens e três mulheres de Kingwilliamstown (hoje Ballydesmond), no Condado de Cork.

Perto da popa no convés A, Lawrence Beesley está debatendo o incidente com Douglas Norman, o jovem escocês que mais cedo tocou piano na sessão de louvor daquela noite. Norman também deixou sua cabine e foi correndo ao convés quando os motores pararam; tem certeza de que viu o iceberg e lamenta não ter trazido sua câmera.

Debruçados sobre o guarda-corpo do lado boreste, eles olham adiante, na direção da ponte de comando, mas não conseguem ver nada anormal e então decidem ir para o convés B.

Seguindo na direção da proa, o acendedor Samuel Hemming e o almoxarife Frank Prentice encontram a origem do silvo barulhento. Tem ar saindo de um tubo de ventilação, o que significa que o tanque de colisão a vante está ficando cheio de água, ocupando o espaço do ar.

O imediato Henry Wilde chega, também tentando descobrir a origem do ruído.

– O que é isso, Hemming?

– O ar está escapando do tanque de colisão a vante, senhor. Deve ter um pouco de água acumulada por lá, mas os depósitos estão bem secos.

– Muito bem – diz Wilde, e segue em frente.

Hemming e Prentice voltam para seus leitos.

O quartel-mestre Robert Hichens está ao timão do navio na casa do leme. O capitão Smith entra e confere o inclinômetro, que ainda registra 5° de inclinação a boreste.

O capitão Smith disca "PARE" no telégrafo de ordem do motor. Os motores do *Titanic* param pela última vez. Suas três hélices giram lentamente até parar.

23h46, horário local na ponte de comando do Titanic

O presidente da White Star Line, Bruce Ismay, chega à ponte de comando – primeira vez que a visita no cruzeiro. Ele está de chinelos e com um casaco por cima do pijama.

– O que aconteceu?

– Batemos no gelo – Smith lhe informa.

– Você acha que o navio foi seriamente danificado?

– Eu creio que sim.

Há uma lona esticada sobre o escotilhão do porão 1, embarrigada por causa da corrente de ar que passa por baixo dela. Albert Haines, o assistente do contramestre, olha fixamente para a lona no mais completo espanto, posto que isso só pode ser causado por um único motivo: água enchendo o porão rapidamente. Haines decide subir à ponte de comando para levar a perturbadora notícia.

Os porões do Titanic *armazenam uma carga variada, incluindo: 78 caixas de luvas, 225 caixas de mexilhões, 19 caixas de orquídeas, 107 caixas de livros, 63 caixas de champanhe, 12 caixas de penas, 860 rolos de linóleo e 1 caixa de bolas de golfe.*

O foguista Frederick Barrett subiu uma escada de fuga e está olhando para baixo, para a sala da caldeira 6, de onde conseguiu escapar há apenas alguns minutos. A água já subiu quase três metros lá dentro.

"Suponho que o iceberg tenha arranhado um pouco da pintura nova e o capitão não quer seguir em frente até que ela seja novamente retocada!"

23h47, horário local na ponte de comando do Titanic

Lawrence Beesley, ainda de pijamas e penhoar, está ao lado de Douglas Norman no salão de fumo da segunda classe, conversando com um grupo de homens que está jogando cartas. Eles sentiram o tranco e viram pelas janelas quando o navio passou pelo iceberg à deriva. Beesley mal consegue acreditar que nenhum deles sequer se

abalou para ir descobrir o que havia de errado, se havia algo de errado – e simplesmente seguiram com seu jogo.

– Qual era o tamanho dele? – Beesley pergunta.

– Uns 30 metros...

– Uns 20... – alguém contesta.

Então um dos homens diz que é engenheiro mecânico e acrescenta:

– Bem, eu estou acostumado a estimar distâncias, e eu diria entre 25 e 30 metros.

Outro homem tem uma teoria para o motivo da parada:

– Suponho que o iceberg tenha arranhado um pouco da pintura nova e o capitão não quer seguir em frente até que ela seja novamente retocada!

Alguém ainda diz para um homem atrás dele:

– Corre lá no convés pra ver se caiu um pouco de gelo a bordo; eu gostaria de um pouco pra pôr aqui – e aponta para o copo de uísque na mesa ao lado.

Todos dão risada.

23h50, horário local na ponte de comando do Titanic

O quarto oficial Joseph Boxhall, ao terminar a inspeção dos conveses, relata ao capitão Smith que não viu sinal algum de avarias. Smith o incumbe de encontrar o carpinteiro do navio, John Hutchinson.

O *Titanic*, na verdade, tem 4 mil toneladas de água nos cinco compartimentos dianteiros à prova d'água.

Os cinco carteiros estão tentando salvar as centenas de sacos armazenados no convés de bailéu (o mais inferior), subindo com eles para a sala de triagem, mas a água está avançando escada acima.

Helen Candee está caminhando pelo lounge da primeira classe com um de seus admiradores – o empresário inglês de fala mansa Hugh Woolner. Um garotinho brasileiro, que Helen viu algumas poucas vezes passeando com seu velho pai, dispara na direção dela e, com um olhar travesso, mostra as mãozinhas em concha cheias de gelo.

– Pega um pouco! Pega um pouco! Foi nisso que batemos! Eu peguei no convés inferior!

Helen relutantemente pega um pedaço.

– Leva de lembrança! – o garoto ri e sai correndo à procura do pai.

Em seu camarote no convés A, o Dr. Washington Dodge e sua esposa Ruth conseguem ouvir os passos de pessoas correndo no convés de botes acima, e ele decide ir até lá para investigar.

Em sua acomodação da segunda classe, Mary Hewlett, 56, também consegue ouvir a correria. O pessoal mais jovem que ocupa as cabines ao final de seu corredor costuma fazer barulho a essa hora da noite, mas dessa vez é diferente.

O projetista-chefe do *Titanic*, Thomas Andrews, desce correndo a escadaria principal. Um grupo de damas da primeira classe lhe pergunta qual é o problema.

– Fiquem tranquilas, tudo vai ficar bem – ele diz antes de seguir desembestado.

Em uma cabine da terceira classe na porção posterior do navio, Rhoda Abbott, de 39 anos, está colocando seus dois filhos de volta na cama. Rossmore, 16, e Eugene, 13, estavam impacientes para subir ao convés e descobrir a origem do ruído rascante que acordou todos eles, mas Rhoda ordenou que os meninos ficassem na cabine. Ela encontrou um comissário que lhe disse que estava tudo bem e que eles deveriam voltar a dormir.

Rhoda, uma integrante do Exército da Salvação, divorciou-se recentemente de Stanton Abbott, ex-campeão americano de boxe da categoria peso médio. Após aguentar muitos anos de violência de Stanton, Rhoda deixou sua casa em Rhode Island e voltou para sua Inglaterra natal em 1911, a bordo do Olympic*, para viver em St Albans com a mãe, que já era viúva. Mas somente seis meses depois, Rossmore e Eugene estavam com tanta saudade de casa que Rhoda decidiu voltar para os EUA.*

O *Titanic* parou e está virado na direção nor-noroeste. O vapor não está mais chegando aos seus motores, e, por isso, a pressão em suas gigantescas caldeiras está aumentando perigosamente. As válvulas de segurança acopladas a cada uma das caldeiras são ativadas, escoando o vapor por tubos de exaustão conectados na dianteira e na traseira das

quatro chaminés. Esses oito tubos agora estão fazendo um barulho extraordinariamente alto.

Cerca de 23h52, horário local na ponte de comando do Titanic

As bombas na sala da caldeira 5, atrás da caldeira 6, estão funcionando bem. Embora o depósito de carvão mais próximo do rasgo esteja ficando repleto de água, o porão de carga para a caldeira 5 está seco.

Nem todos sentem segurança nas palavras tranquilizadoras dos comissários – diversos passageiros estão buscando mais informações. O coronel Archibald Gracie está patrulhando o convés de botes, tentando achar alguma evidência da colisão que ele tem certeza de que aconteceu. Ele vai até o alojamento dos oficiais, mas não encontra ninguém a quem possa perguntar. O coronel então dá meia-volta e segue até o portão de ferro entre a primeira e a segunda classe, que tem o aviso "Proibido", meio que na expectativa de ser repreendido enquanto salta por cima dele. As únicas pessoas além dele no convés de botes são um casal feliz e contente de braços dados.

Enquanto isso, Eugene Daly, o tocador de gaita irlandesa, sai de sua cabine na terceira classe vestindo o colete salva-vidas e é imediatamente zombado pelos demais passageiros, pois é a única pessoa usando o equipamento de segurança. Envergonhado, Daly retorna à cabine e põe um casaco por cima do colete para chamar menos atenção e enfia no bolso um rosário, dinheiro e um relógio.

O quarto oficial Joseph Boxhall, incumbido de encontrar John Hutchinson, o carpinteiro do navio, dá de cara com ele, que já estava a caminho da ponte de comando. Hutchinson lhe diz que a "água está ganhando o navio depressa". Boxhall se dirige para a sala de correspondências e vê que a água já está a 60 centímetros do alto da sala de triagem.

Nas acomodações da primeira classe no convés D, um homem não consegue abrir a porta de sua cabine – está emperrada. Um amigo de Jack Thayer, o jovem de 21 anos Richard Williams, arromba a porta, para o desgosto de um comissário que ameaça prendê-lo quando chegarem a Nova York por "depredar o belo navio".

A cabine com a porta emperrada fica acima dos compartimentos inundados, e pode muito bem ser um dos primeiros sinais de avaria na estrutura do *Titanic* subsequente à colisão.

23h54, horário local na ponte de comando do Titanic

A água já subiu quase dois metros na quadra de squash no convés G, logo atrás da sala de correspondências.

Com os motores parados e sem necessidade de abastecer as fornalhas com carvão, os foguistas e os carvoeiros são instruídos a deixar seus postos, e estão subindo para o convés E.

Então as luzes elétricas se apagam de repente nos porões de carga, tornando a luta contra a inundação na sala da caldeira 6 quase impossível. Os homens começam a gritar pedindo lâmpadas a óleo.

> "Mas se afundar, tenho certeza de que ainda teremos umas 48 horas para nos embriagar."

23h55, horário local na ponte de comando do Titanic

Embora ainda não saiba a extensão total dos danos, o capitão Smith ordena a todos a postos que preparem os botes salva-vidas.

Por mais que a sala da caldeira 6 esteja alagada, ainda há homens lá tentando extinguir o fogo das fornalhas a bombordo, onde a água está mais rasa – resultado da inclinação de 5° a boreste.

– Vai dar certo! – Alguém grita na sala da caldeira 6, para alívio imediato do foguista George Beauchamp; a água está subindo rápido demais. Ele sobe a escada que o leva ao Scotland Road, na esperança de conseguir entrar num bote salva-vidas.

Norman Chambers, passageiro da primeira classe, é um dos que está explorando o navio, convencido de que algo está errado. Do convés F, ele olha para o bagageiro do convés G – está cheio de água, quase até o teto. Ele tinha voltado para sua cabine no convés E para pegar roupas quentes, quando avistou dois carteiros, molhados até os joelhos, que

traziam consigo alguns sacos de cartas registradas que conseguiram salvar. Norman pediu que eles lhes mostrassem a inundação.

Enquanto Chambers e os carteiros observam o alagamento do bagageiro, fazem piadinhas sobre as bagagens ensopadas e as cartas boiando na superfície. Chambers não crê que o navio corre qualquer perigo.

Violet Jessop está no alto de um lance de escadas, a caminho do convés E,quando tromba com Jock Hume, o violinista escocês da banda do navio. Violet e Jock já navegaram juntos antes no *Olympic*.

Ela o viu mais cedo naquela noite, quando ele brincou que finalizaria a apresentação da banda com uma "música de verdade, música escocesa".

Agora ele está pálido e, agarrado ao violino, fala para Violet:

– Estou indo tocar uma música pra eles, pra melhorar um pouco os ânimos...

Na primeira classe, Margaret Brown está vestindo sete pares de meias de lã, um terninho preto de veludo e uma estola de zibelina. Ela abre o cofre de seu quarto, pega 500 dólares em dinheiro e guarda em uma carteira, que leva pendurada ao pescoço. Veste o colete salva-vidas e pega um cobertor de cima da cama. Então, ela põe no bolso uma estatueta de turquesa que comprou no Egito, seu amuleto da sorte.

Em sua cabine da primeira classe, Kornelia Andrews, 62, veste um casaco de pele e apanha três alfinetes de chapéu – mas esquece de trazer um chapéu.

Em sua cabine, a jornalista Edith Rosenbaum, trajando vestido de noite, casaco e cachecol de pele e um chapéu de lã tricotado, tranca relutantemente seus baús. Um colega de primeira classe bateu à sua porta e a aconselhou a vestir o colete salva-vidas. Ela faz uma pausa na soleira da porta, põe o colete debaixo do braço e olha nostalgicamente para seu confortável e acolhedor camarote, com luzes cor-de-rosa, colcha cor-de-rosa e aquecedor quentinho.

Conforme percorre o corredor acarpetado rumo ao lounge do convés A, ela vê seu camareiro, Robert Wareham, que vem correndo ao seu encontro:

– Graças a Deus você está aqui, senhorita.

– Bem, Wareham, deixe-me dizer o que acho dos seus ridículos regulamentos britânicos. Imagine reunir pessoas... – ela se interrompe, percebendo que ele está preocupado. – Qual é o problema, Wareham? Há algum perigo?

O camareiro começa a ajudar Edith a vestir o colete salva-vidas.

– Perigo, senhorita? É uma regra do Board of Trade que diz que, em caso de perigo, coletes salva-vidas serão colocados em todos os passageiros. Não que eu ache que o navio vá afundar. Ele é insubmersível. Todo mundo sabe disso.

Pausa.

– Mas se afundar, tenho certeza de que ainda teremos umas 48 horas para nos embriagar.

Edith pensa em seus baús repletos de moda parisiense.

– Se o *Titanic* afundar, a bagagem será transferida?

– Ninguém pensa nisso numa hora dessas. Só podemos esperar... e orar.

Edith se lembra de que deixou sua mascote da sorte na cabine – um porquinho que toca a canção "La Maxixe" ao dar corda na cauda. Ela pede que Wareham o apanhe e lhe entregue no lounge.

O porquinho foi um presente de sua mãe após Edith ter sobrevivido por pouco a um acidente de carro na França, no qual o motorista morreu. Sua mãe descobriu que o porco era considerado um símbolo de sorte na França e, então, presenteou a filha, dizendo:

– Olha aqui, sua maluquinha, eu estou te dando uma mascote. Prometa-me que sempre a levará com você.

Sentada em sua cabine da segunda classe com o marido Harvey e a filha Marjorie, Charlotte Collyer consegue ouvir o ruído de centenas de passos apressados "como ratos correndo em um cômodo vazio". Charlotte se olha no espelho e vê que seu rosto está bastante pálido.

– É melhor nós subirmos ao convés pra ver o que está errado – Harvey gagueja.

Apesar do barulho dos exaustores nas chaminés, o trabalho na sala do radiotelégrafo continua. Harold Bride sai dos dormitórios ali perto.

– Como você está se saindo?

Jack Phillips lhe diz que acabou de receber um grande lote de mensagens para os passageiros da estação costeira de Cabo Race.

23h56, horário local na ponte de comando do Titanic

A bordo do ancorado *Californian*, o engenheiro assistente de 26 anos, Ernest Gill, sobe ao convés para tomar um pouco de ar. Olhando por cima do guarda-corpo, ele vê as luzes do "enorme vapor a cerca de 15 quilômetros de distância". Gill o observa por alguns segundos e então desce para o convés inferior.

Cerca de 23h58, horário local na ponte de comando do Titanic

O passageiro da primeira classe Isaac Frauenthal saiu à procura do capitão Smith ou de qualquer outro oficial que possa lhe dizer o que realmente aconteceu. Ele chega ao convés de botes e vê que o milionário John Jacob Astor teve a mesma ideia e está falando com o capitão.

– Capitão, minha esposa não goza de boa saúde. Ele foi para a cama e eu não quero obrigá-la a se levantar a menos que seja absolutamente necessário. Qual é a situação?

– Coronel Astor, é melhor o senhor pedir que sua esposa se levante imediatamente. Receio que talvez tenhamos de embarcar nos botes.

Astor agradece o capitão e se retira. Agora Frauenthal sabe que eles correm perigo.

Henry Etches, o camareiro de Thomas Andrews, já meio despido, põe a cabeça para fora da porta da imensa cabine que divide com mais vinte comissários da primeira classe. Ele vê um grupo de passageiros da terceira classe vindo em sua direção e também vai ao encontro deles. Alguém está carregando um grande pedaço de gelo.

– Agora você acredita em mim? – o homem grita ao confundir Etches com outro comissário e atira o gelo no chão. Chocado, Etches volta à cabine e termina de se vestir.

1 Em tradução livre: “Oh, Deus, nosso auxílio nos tempos passados/ Nossa esperança para os anos vindouros,/ Nosso abrigo na tormenta/ E nosso lar eterno”. [N.T.]
2 Instituição de amparo e apoio aos marinheiros. [N.T.]
3 “To rearrange the deckchairs on the Titanic” [Remanejar as cadeiras no deque do Titanic] é uma expressão idiomática da língua inglesa usada para se referir a um ato inútil ou insignificante em vista de outros acontecimentos iminentes ou a uma solução que não contribui em nada para um problema em questão. [N.E.]
4 Em tradução livre: “Sua sobrancelha é como a neve que cai,/ Seu pescoço é como o de um cisne,/ Seu rosto é o mais belo que há,/ Mais belo que o sol que o ilumina.// Que o sol que o ilumina/ E seus olhos são azuis escuros,/ E pela linda Annie Laurie/ Eu me deitaria no leito da morte”.

O operador Harold Bride trabalhando na
sala do radiotelégrafo do Titanic.

Segunda-feira, 15 de abril de 1912

"Tínhamos mais com que nos preocupar."

Meia-noite, horário local na ponte de comando do Titanic

O quarto oficial Boxhall retornou à ponte de comando e relata ao capitão Smith que a sala de correspondências está sendo tomada pela água.

– Muito bem – é tudo o que Smith diz. Ele sai da ponte de comando para conferir a inundação com seus próprios olhos.

Pela primeira vez na viagem, os relógios do *Titanic* não estão sendo ajustados de acordo com os fusos horários à medida que ele avança a oeste.

No inquérito do Senado dos EUA sobre o naufrágio, houve o seguinte diálogo com o terceiro oficial Herbert Pitman:

Senador Smith: Quando os relógios do navio eram ajustados; você sabe?
Pitman: Eles eram ajustados à meia-noite, todos os dias.
Senador Smith: E eles foram ajustados na noite de domingo?
Pitman: Não. Tínhamos mais com que nos preocupar.

O *Titanic* agora está alagado com 7 mil toneladas de água. No *Californian*, Ernest Gill está acordando o colega William Thomas.

– Estamos no gelo? – Thomas pergunta.

– Sim, mas deve estar mais liberado a bombordo; eu vi uma embarcação enorme seguindo a todo vapor. Parecia ser um alemão dos grandes.

Cerca de 00h02, horário local na ponte de comando do Titanic

Após a expedição aos conveses superiores, o professor Lawrence Beesley está de volta à sua cabine, lendo no sofá.

A secretária de Lucy Duff Gordon, Laura "Franks" Francatelli está do lado de fora de sua cabine no convés E, ainda trajando seu vestido de noite, para que possa verificar se mais alguém está apreensivo. Um homem passa depressa por ela, dizendo:

– O porão, o bagageiro e a sala de correspondências já eram!

Ela já testemunhou vários oficiais passando para conferir os danos, então essa notícia é a evidência que ela estava esperando. Laura entra na cabine para recolher alguns pertences e alertar seus empregadores que estão quatro conveses acima.

Lucy Duff Gordon está justamente sendo prevenida do perigo. Seu marido, Sir Cosmo, está lhe contando com o semblante grave do encontro que teve com o coronel Astor no convés, que o informou que haviam batido num iceberg e que talvez tivessem de embarcar nos botes salva-vidas. Ele estava indo dizer à esposa Madeleine para se vestir. Astor sugeriu que Sir Cosmo fizesse o mesmo.

Lucy imediatamente começa a pegar roupas bem quentes.

No alto do convés de botes, no alojamento dos oficiais, o quarto oficial Joseph Boxhall bate à porta da cabine do segundo oficial Charles Lightoller e diz num fio de voz:

– Batemos num iceberg.

– Sabia que vocês tinham batido em alguma coisa.

– A água já chegou à sala de correspondências no convés F – Boxhall acrescenta, e deixa Lightoller a sós para se vestir.

Em seguida, Boxhall bate à porta do terceiro oficial Herbert Pitman na cabine ao lado.

A família Collyer chegou ao convés de passeio da segunda classe no convés A, onde os oficiais estão gritando:

– Não há perigo! Não há perigo algum!

Tais palavras tranquilizadoras parecem desnecessárias, visto que não há o menor sinal de pânico. Uns poucos passageiros estão olhando para o mar por cima do guarda-corpo.

As luzes elétricas voltam a funcionar nos porões de carga, aonde lâmpadas a óleo foram levadas para fornecer luz aos homens que estão tentando conter a inundação.

Ilhados no ninho de pega desde a colisão, os vigias Frederick Fleet e Reginald Lee estão descendo a escada no interior do mastro de vante até o convés C, onde haviam sido rendidos por George Hogg e Alfred Evans. Fleet e Lee defrontam-se com a visão dos graxeiros e dos foguistas forçados a subir para o convés C porque seus alojamentos estavam sendo alagados.

Os passageiros da terceira classe cujas acomodações ficam perto da proa não precisam de aviso para abandonar suas cabines, posto que elas estão sendo invadidas pela enchente. Alguns estão atravessando o Scotland Road com suas bagagens e colete salva-vidas. Algumas malas estão molhadas.

00h05, horário local na ponte de comando do Titanic

O *Titanic* afundou cerca de 2° na dianteira. No convés E, Laura Francatelli sai de sua cabine vestindo um suéter por cima de seu traje de noite e um sobretudo de viagem que apanhou às pressas. Ela fica horrorizada ao ver a água avançando pelo corredor.

A banda está afinando os instrumentos na entrada da área de passeio do convés A, preparando-se para tocar para os passageiros que subirem para descobrir o que está acontecendo. O quarto oficial Joseph Boxhall passa por eles, indo averiguar o estado do alagamento na sala de correspondências. As portas à prova d'água estão fechadas, então ele tem de seguir pela rota mais longa. Ele ouve a banda tocar "Alexander's Ragtime Band".

■ *É bem provável que a banda tenha sido convocada por McElroy, o comissário-chefe, ou pelo capitão. Mas os músicos não têm a obrigação de tocar; eles estão arrolados entre os passageiros da segunda classe e não são empregados da White Star Line, mas de uma agência de Liverpool, chamada C.W. & F.N. Black, que providencia músicos para as principais linhas de transatlânticos.*

Martha Eustis Stephenson e sua irmã Elizabeth estão se vestindo no camarote que ocupam do lado bombordo do convés D do *Titanic*. Ambas dormiam profundamente quando foram acordadas pelo

chacoalhar do navio e por um som áspero. Embora o comissário tenha lhes assegurado de que "não era nada de mais", Martha se lembrou da ocasião em que sua casa estremeceu durante o catastrófico terremoto de 1906 em São Francisco.

Martha e Elizabeth não estão se apressando e se vestem como se fossem tomar café da manhã no salão de jantar. Elas levam consigo cartas de crédito, algum dinheiro e os relógios. Elizabeth veste um casaco de pele e guarda seus óculos e um lenço de mão no bolso.

John Thayer, que elas conhecem bem pois são vizinhos na Pensilvânia, bate à porta das irmãs e diz a Martha e Elizabeth que elas deveriam subir para ver o gelo no convés. Elas deixam as luzes acesas e o aquecedor ligado para que a cabine não esteja fria quando retornarem.

John Jacob Astor e a esposa Madeleine estão no convés A com outros colegas da primeira classe; Madeleine está usando um glamoroso casaco de cauda longa e um colar de diamantes, e leva um regalo nas mãos. Astor corre para ter outra palavrinha com o capitão Smith, enquanto o grupo observa, tentando especular o que eles estão conversando. Astor volta e diz a todos que eles devem vestir os coletes salva-vidas.

O Dr. Washington Dodge também está no convés A, prestando atenção aos passageiros da terceira classe que jogam futebol com os pedaços de gelo no poço do convés a vante. Ele estima que daria para encher "várias carriolas". Alguns passageiros da primeira classe chamam os da terceira e pedem um pouco de gelo. Várias bolas de neve são arremessadas.

– O senhor acha que corremos perigo, senhor?

Dodge se vira e dá de cara com dois foguistas que subiram da sala de máquinas. Normalmente, o ingresso deles no convés A jamais seria permitido.

– Se houver perigo, será devido a algum vazamento no navio e, nesse caso, você deveria saber mais a respeito do que eu.

– Bem, senhor... – diz o foguista com certa ansiedade – a água estava invadindo o porão de cargas quando nós subimos, senhor...

Dodge volta para seu camarote, onde a esposa e o filho aguardam as notícias.

– Imagine, será que uma coisa dessas aconteceria justamente quando sua babá não está conosco? – lamenta Ruth Dodge.

Elmer Taylor bate à porta de seu parceiro de negócios, Fletcher Williams, o diretor executivo da British Mono-Service Company, fabricante de copos de papel para hotéis. Taylor foi o inventor do copo.

Williams é o retrato da indiferença. Ele está sentado na cama, vestido com seu penhoar, fumando um charuto e bebericando uísque com soda.

– Bem, Williams, atingimos um iceberg e eu trouxe um pedaço de gelo pra você colocar em seu copo, aqui está – Taylor diz.

– Há motivos para alarme? – Williams pergunta.

Taylor lhe reafirma que o navio é insubmersível.

Edith Rosenbaum decidiu não se juntar às pessoas no convés de botes. Ela está sentada em uma poltrona no lounge da primeira classe no convés abaixo, observando os padeiros de uniformes branco carregando farnéis de pães para os botes salva-vidas. Seu camareiro, Robert Wareham, lhe entrega seu porquinho da sorte.

– Espero que todos saiam dessa sãos e salvos. Eu tenho uma esposa e cinco filhos pequenos em casa – Wareham desabafa.

00h08, horário local na ponte de comando do Titanic

No *Californian*, que continua parado devido ao campo de gelo, o segundo oficial Herbert Stone, de 24 anos, chegou à ponte de comando para render o terceiro oficial Groves. Stone pega os binóculos para observar o navio distante. Ele consegue enxergar uma luz de mastro, uma luz vermelha lateral e duas ou três outras luzes menos discerníveis. Groves atualiza o colega:

– Ele está parado desde as 23h40. É um vapor de passageiros. Mais ou menos no momento em que parou, as luzes foram apagadas. Eu tentei contatá-lo com a lâmpada Morse, mas não tive resposta.

■ *Nos inquéritos posteriores, Herbert Stone declarou que Groves descreveu o navio apenas como um vapor, não como um vapor de passageiros. Stone alegou que acreditava ser um navio de carga sem rota regular*

(também conhecido como tramp steamer*) a cerca de oito quilômetros. Stone tem medo do capitão Lord e não transmite muita autoconfiança.*

No *Titanic*, o segundo oficial Charles Lightoller está reunindo os homens para retirar as lonas de cima dos oito botes salva-vidas do lado bombordo do convés (os botes n. 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14 e 16). Eles têm de soltar as alças que prendem os botes ao convés e preparar os cabos, também chamados de talhas, para a descida. Alguns membros da tripulação estão operando as gruas dos botes, também conhecidas como turcos, fixando as roldanas para operá-los.

Lightoller estava tão atarantado quando o quarto oficial Boxhall o informou da colisão que nem se importou em tirar o pijama e apenas vestiu uma calça, um suéter e um cachecol branco por cima dele.

Lightoller, que já sobreviveu a um naufrágio e a muitas aventuras subsequentes, está em seu habitat. Por meio de gestos, ele indica o que os homens devem fazer, visto que os oitos exaustores das chaminés estão soltando o vapor com um barulho ensurdecedor e ninguém conseguiria ouvir suas ordens. Nas palavras de Lightoller, "o barulho era tão alto que seria capaz de abafar mil motores de locomotiva trovejando dentro de um túnel".

No lado oposto do navio, o primeiro oficial Murdoch está supervisionando a preparação dos oito botes salva-vidas a boreste (os botes n. 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15). O imediato Wilde supervisiona ambos os lados do navio.

■ *O Board of Trade é o departamento do governo responsável por determinar a quantidade de botes salva-vidas que os navios devem ter. As embarcações com mais de 10 mil toneladas devem carregar pelo menos 16 botes salva-vidas, e se os botes "instalados aos turcos não fornecerem acomodações suficientes para todas as pessoas a bordo, então botes extras de madeira, metal, desmontáveis, ou de qualquer outro material previamente aprovado (instalados aos turcos ou em outro lugar) ou botes infláveis também aprovados devem ser carregados". Todavia, se o navio tiver compartimentos à prova d'água – como o* Titanic *tinha – então o número de botes salva-vidas pode ser reduzido. O Board of Trade estipulou que o* Titanic *precisava de botes suficientes para 825 pessoas.*

No fim das contas, a White Star Line acabou optando por 14 botes padrão de madeira, com capacidade para 65 pessoas cada um, 2 botes de emergência de madeira, com capacidade para 40 pessoas cada um, e 4 botes Engelhardt desmontáveis, com capacidade para 47 pessoas cada um. Assim, no total, o Titanic *tinha botes suficientes para 1.178 pessoas. Na viagem inaugural, ele transportava 2.224 passageiros.*

■ *O projeto inicial do* Titanic *contava com um novo tipo de turco que permitia que os botes fossem instalados dois a dois, aumentando a capacidade para 1.700. Mas, no último minuto, a White Star Line decidiu que os botes salva-vidas instalados dois a dois ocupariam espaço demais no convés.*

Em 1911, o periódico Engineering *explicou o dilema para os proprietários de navios:*

> *Hoje em dia, o sucesso de uma linha de transporte de passageiros depende amplamente de sua popularidade entre o público viajante [...] as linhas de passageiros devem providenciar embarcações não somente seguras [...] mas também vapores que sejam atrativos e ofereçam dependências que propiciem uma agradável ocupação para as longas horas de lazer forçado. Por essas e outras razões, um convés espaçoso é uma vantagem e tanto [...]*

■ *O* Titanic *não era o único a contar com poucos botes salva-vidas. O* Carmania, *da Cunard Line, tinha botes salva-vidas para apenas 29% dos passageiros e da tripulação. Se o* Amerika, *da Hamburg Line, afundasse, 2 mil passageiros e a tripulação descobririam que não havia lugar nos botes salva-vidas para eles.*

O capitão Smith e a maioria dos oficiais sabem que não há botes suficientes para todos. A prioridade deles de agora em diante será impedir que o pânico tome conta dos passageiros, o que poderia fazer com que as pessoas sobrecarregassem os botes.

00h10, horário local na ponte de comando do Titanic

Após vestir um par de calças e um casaco Norfolk, Lawrence Beesley sai de sua cabine e segue para o lado bombordo do convés de botes, onde observa um oficial subir no bote 16 e tirar sua lona, caso seja necessário descê-lo ao mar. O convés está cheio de passageiros, mas ninguém está prestando muita atenção ao oficial.

Beesley se vira para retornar à cabine e então para. Sempre atento, ele tem certeza de que está sentindo um ligeiro afundamento do convés na direção da proa. Beesley dirige-se à escada e à medida que desce tem a estranha sensação de falta de equilíbrio. Os degraus parecem normais, mas ele tem a impressão de que está colocando os pés no lugar errado.

Ao chegar ao corredor de sua cabine, um homem em pé na outra extremidade, dando um nó na gravata, lhe pergunta:

– Alguma novidade?

– Não muitas. O navio está um pouco afundado na direção da proa, mas não acho que seja nada sério.

– Vem ver esse homem aqui... ele não vai se levantar!

Beesley o segue até sua cabine, onde, no beliche de cima, um homem está deitado com o rosto virado para o outro lado da porta.

– Por que ele não vai levantar? Ele está dormindo?

– Não, ele...

O homem solta um grunhido:

– Nem a pau vou sair de uma cama quentinha pra subir naquele convés gelado à meia-noite. Não caio nessa.

Após algumas tentativas bem-humoradas de persuadir o homem a se levantar e se vestir, Beesley volta à sua cabine, pega seu livro e se senta no sofá para retomar a leitura, mas agora ele está se sentindo mais inquieto e mantém a porta aberta.

O cirurgião assistente do *Titanic*, o Dr. John Simpson, natural de Belfast, cuida dos passageiros da segunda e da terceira classe, e está em sua cabine oferecendo uísque com água para as comissárias Mary Sloan e Evelyn Marsden, para lhes acalmar os nervos. Ele acabou de lhes contar que a sala de correspondências está alagada. Evelyn está chorando, o que deixa Simpson irritado; ele se dirige a Mary.

– Você está com medo?

– Não, senhor.

– Agora falou como uma verdadeira garota de Ulster.

As duas comissárias lhe ajudam com seu pesado sobretudo, e então Simpson sai apressado para conferir se alguém se machucou. Ele se tornou médico de navio porque não conseguia lidar com o estresse da profissão quando a exercia em Belfast.

O major Arthur Peuchen, passageiro da primeira classe, está parado na frente do convés A com o colega canadense Charles M. Hays, presidente da Ferrovia Grand Trunk.

– Como assim, ele está inclinando?! Não deveria estar fazendo isso! A água está perfeitamente calma, e o navio parou – comenta Peuchen, um ardoroso velejador.

– Não dá para afundar este navio. Não importa no que batemos, ele aguenta bem umas oito ou dez horas.

Peuchen não tem tanta certeza.

Ele vê quando aproximadamente cem foguistas sobem do convés A para o convés de botes.

Helen Candee e Hugh Woolner estão no alto da escada a bombordo do convés de botes e não conseguem descer por causa dos foguistas que estão subindo. Cobertos de fuligem e emoldurados pela escada branca, Helen tem a impressão de que eles parecem bonecos recortados de uma cartolina preta.

Ela assiste enquanto cada um deles toca o quepe ao passar pelo capitão Smith e se posiciona ao lado dos botes salva-vidas. "Eles sabiam o que os passageiros ainda ignoravam, e cada um daqueles homens ganhou a chance de lutar por sua vida", ela escreveu posteriormente.

Então, de repente, é dada uma ordem para que os foguistas comecem a liberar o convés. Eles devem retroceder; mulheres e crianças serão os primeiros a embarcar nos botes. Peuchen fica impressionado com a obediência dos homens, que não demonstram a menor resistência. Helen Candee consegue enxergar a angústia estampada em seus rostos, "por mais suprema que fosse sua bravura".

Na extremidade traseira da área de passeio do convés B, as duas amigas que estão indo para os Estados Unidos para se casar, Marion Wright e Kate Buss, junto do jovem escocês Douglas Norman, estão debruçadas sobre o guarda-corpo olhando para o poço do convés à ré e veem os passageiros da terceira classe que estão chegando, muitos deles trazendo bolsas e malas. Um homem ali perto faz uma piadinha sobre como eles protegem seus pertences. Kate rebate:

– Esses baús talvez contenham tudo o que eles têm nesse mundo!

Antes que uma discussão comece, Douglas Norman sugere a Kate e Marion que eles desçam para pegar roupas mais quentes.

No convés E, a comissária Annie Robinson escuta Thomas Andrews dizer ao capitão Smith, conforme voltam da sala de correspondências e da quadra de squash:

– Bem, três já se foram, capitão.

Andrews se refere aos três compartimentos à prova d'água – 1, 2 e 3. Ninguém ainda crê na probabilidade de que Titanic *afunde; ele foi projetado para flutuar com quatro compartimentos inundados.*

Na ponte do convés de tombadilho, o quartel-mestre George Rowe aguarda ser rendido – seu turno terminou há dez minutos. Seu substituto, Arthur Bright, está dormindo.

O terceiro oficial Groves vai até a sala do radiotelégrafo do *Californian* – que está mergulhada na mais completa escuridão. O operador Cyril Evans ainda está na cama. Groves tinha a esperança de bater um papinho e quem sabe ter a chance de mexer um pouco no equipamento, pois está aprendendo radiotelegrafia. Groves acende a luz e vê Evans dormindo no beliche com uma revista nas mãos. Groves quer saber quais barcos estão ao alcance.

– Que navios você tem aí, Sparks?

– Só o *Titanic* – Evans responde sonolento. – Você sabe, aquele barco fazendo a viagem inaugural.

Após um turno de 16 horas, ele não está com ânimo para jogar conversa fora.

Groves coloca os fones do radiotelégrafo. Silêncio. Ele não sabe que para o aparelho funcionar, seu sensor magnético automático precisa ter corrente, e ele tinha sido desligado quando Evans foi para a cama. Desapontado, Groves recoloca os fones sobre a mesa, diz boa-noite a Evans, que já voltou a dormir, apaga a luz e sai.

A menos de 15 quilômetros de distância, o maior navio do mundo está afundando nas águas gélidas.

Na ponte de comando do *Californian*, um jovem aprendiz de oficial chamado James Gibson está enfrentando o frio junto do segundo oficial Herbert Stone. Ele observa as luzes do navio distante e consegue divisar uma luz vermelha a bombordo e luzes brilhando no convés

posterior. Gibson também conclui que se trata de um cargueiro sem rota definida.

00h12, horário local na ponte de comando do Titanic

Na ponte de comando do *Titanic*, o capitão Smith está dando ordens para "desatrelar os botes, chamar os passageiros e instruí-los a vestir o colete salva-vidas". O presidente da White Star Line, Bruce Ismay, acompanha tudo, então se retira da ponte de comando e segue na direção boreste do convés de botes.

O coronel Archibald Gracie vê Ismay caminhando pelo convés, mas acha que ele parece preocupado e então decide não falar com ele. O coronel tem a impressão de que Ismay está reunindo toda sua coragem.

> *Por toda parte, eu via uma calma extraordinária. Para apaziguar meu orgulho, mostrei-me indiferente aos fatos, todos óbvios demais. As pessoas [...] estavam se agrupando no ponto de encontro, conversando com os mesmos modos contidos e requintados sustentados durante o dia.*
>
> ***Violet Jessop**, comissária*

Cerca de 00h14, horário local na ponte de comando do Titanic

Em sua cabine perto da ponte de comando, o quinto oficial Harold Lowe está saindo da cama para descobrir por que foi acordado pelo barulho de passos em disparada. Ao abrir a porta do dormitório dos oficiais, ele dá de cara com passageiros indo para lá e para cá vestindo coletes salva-vidas. Lowe corre para dentro da cabine e começa a se vestir. Ele percebe que o navio está ligeiramente inclinado para baixo na porção frontal. O que quer que tenha ocorrido ao *Titanic*, ele estava dormindo o tempo todo.

Lowe põe um revólver automático Browning no bolso.

As roldanas estão girando e os turcos que suspendem os botes salva-vidas começam a descê-los do navio. É uma descida de mais de 20 metros até o mar. Por causa da enchente na dianteira, essa distância já diminuiu para os botes salva-vidas da proa em comparação com aqueles da popa.

Na cabine B-49 da primeira classe, Helen Bishop decidiu deixar seu cachorrinho, Freu Freu, para trás; ela sabe que não haveria "muita simpatia por uma mulher carregando um cachorro nos braços", mas Freu Freu está pendurado às saias de Helen, rasgando seu vestido. Assim como o cachorro, Helen Bishop decide abandonar três bolsas de ouro no valor de 1,5 mil dólares e joias estimadas em 18 mil dólares.

00h15, horário local na ponte de comando do Titanic

O capitão Smith entra na sala do radiotelégrafo no convés de botes, bem na hora em que Jack Phillips estava prestes a ir se deitar.

– Batemos num iceberg e estou fazendo uma inspeção para checar a extensão dos danos. Fique de prontidão para enviar um chamado de ajuda. Mas não mande até que eu lhe diga.

Só agora os dois jovens operadores da Marconi souberam da colisão; eles estavam ocupados demais com os telegramas dos passageiros para notar o que quer que fosse. Harold Bride ainda está de pijamas e penhoar.

Marguerite Frölicher está no convés A junto dos pais. Ela teve enjoos a maior parte da viagem; sua refeição noturna no salão não a ajudou a se sentir melhor. É tão raro vê-la fora da cabine que um banqueiro suíço, amigo da família, se aproxima e exclama:

– Ah, Miss Frölicher... É preciso um iceberg para trazê-la ao convés!

Laura "Franks" Francatelli irrompe na cabine de Lucy Duff Gordon. Ela está à beira da histeria, pois ouviu que a tripulação está preparando os botes salva-vidas e viu água no corredor de sua cabine. Lucy imediatamente começa a se vestir, colocando um casaco de pele de esquilo por cima do vestido de noite e do quimono e amarrando um lenço na cabeça. Ela ignora as investidas tranquilizantes de Cosmo. Um comissário aparece à sua porta:

– Desculpe por alarmá-la, madame, mas o capitão deu ordens para que todos os passageiros vistam o colete salva-vidas.

Ele fala num tom calmo e jovial, sorridente ao ajudar os três a vestir os coletes.

Em um camarote do convés C, o camareiro Charles Cullen está ajudando o coronel Archibald Gracie com seu colete. Cullen cruzou

com ele em um corredor e insistiu que vestisse o equipamento. Gracie deixa a cabine com um colete a mais, caso alguém precise.

Depois de providenciar pão para todos os botes, Charles Joughin, o padeiro-chefe do navio, está tomando um drinque em sua cabine no convés E.

– Todos os passageiros no convés trajando os coletes salva-vidas! – grita o comissário ao abrir a porta da cabine de Rhoda Abbott e seus dois filhos adolescentes, Rossmore e Eugene. Eles começam a se vestir, mas sem pressa. Rhoda decide colocar seu uniforme do Exército da Salvação; os garotos vestem sobretudos, suéteres e calçam botas.

Cerca de 00h19, horário local na ponte de comando do Titanic

O telefone da ponte de comando está tocando. São os vigias George Hogg e Alfred Evans no ninho de pega. Eles estão vendo as pessoas correndo no convés com coletes salva-vidas e querem saber se ainda são necessários.

Ninguém atende ao telefone.

– Você se importa se eu me juntar a vocês?

No convés A, Milton Long, que mais cedo tinha feito amizade com Jack Thayer, encontra com ele, seus pais e a criada da mãe, Margaret Fleming, que subiam as escadas após deixar as cabines no convés C.

– Não, vamos lá, venha com a gente – Jack responde.

Todos eles estão vestindo os coletes por baixo dos sobretudos, assim como Long. Como já tinha sentido o frio que estava no convés de botes, Jack está bem preparado. Ele veste um terno verde de tweed, uma camisa e dois coletes – um deles feito de lã mohair.

Milton Long tem experiência com dramas em alto-mar. No dia 30 de junho do ano anterior, durante uma viagem ao redor do mundo, ele estava navegando entre Seattle e o Alaska a bordo do SS Spokane *quando o navio atingiu uma rocha e afundou rapidamente. Embora Milton mal tenha molhado os pés, dois passageiros se afogaram.*

Na cabine C-104, o major Arthur Peuchen está ponderando o que deve fazer com o conteúdo de uma caixa de metal sobre a mesa.

Dentro dela há 200 mil dólares em títulos e 100 mil dólares em ações. Ele tira a casaca que usou no jantar e veste roupas mais quentes e o colete salva-vidas enquanto pensa a respeito. Peuchen decide deixar a caixa e, após dar uma última olhada em sua cabine, bate a porta atrás de si e dirige-se à escadaria do convés C, rumo ao convés de botes.

Nas acomodações dianteiras da terceira classe, a água que invade os corredores alertou boa parte dos passageiros, mas nas acomodações traseiras, bem distantes da enchente, os comissários têm de acender as luzes e gritar para acordar as pessoas.

– Levantem-se! Peguem seus coletes salva-vidas e subam todos para o convés!

No convés A, Marguerite Frölicher está novamente passando mal.

– Você não pode ficar doente numa hora dessas! – vocifera o pai.

– Não quero saber! Vou voltar para minha cabine! – Marguerite responde, retirando-se dali seguida pelos pais.

00h20, horário local na ponte de comando do Titanic

Os Thayer, Margaret Fleming e Milton Long estão no lounge do convés, que está um tanto quanto ruidoso dada a quantidade de pessoas ali reunidas. Ninguém presta muita atenção ao que a banda está tocando.

Marguerite Frölicher e os pais avançam até o convés B. Seu pai pergunta a uma comissária se há algum perigo.

– Sim, senhor, há perigo. Pegue seu colete salva-vidas e suba para o convés de botes.

Thomas Andrews, o projetista do *Titanic*, dirige-se à escadaria da despensa que conduz do convés B para o C, ao lado de Henry Etches, seu camareiro.

– Certifique-se e garanta que todos os passageiros abram as portas e lhes diga que os coletes salva-vidas estão em cima dos guarda-roupas e sobre as prateleiras. Ajude-os em tudo o que puder para prepará-los.

– Todos os passageiros no convés vistam os coletes!

Lendo em sua cabine, Lawrence Beesley consegue ouvir pela porta aberta o grito que vem do convés C acima. Ele enfia dois livros nos bolsos de fora de seu casaco Norfolk, apanha o colete salva-vidas e seu

penhoar, amarrando o colete enquanto sobe as escadas. Ninguém está correndo ou demonstrando qualquer agitação. Mas então ele vê duas senhoras descendo as escadas. Uma delas agarra Beesley pelo braço.

– Eu não tenho colete salva-vidas; você poderia vir comigo à minha cabine e me ajudar a encontrar?

Beesley guia as duas mulheres escada abaixo até a seção da segunda classe no convés F, sentindo seu braço ser firmemente agarrado o tempo todo. Eles se deparam com um comissário que conduz as senhoras às cabines e encontra o colete para elas.

Em sua cabine da primeira classe, Martha e Elizabeth Eustis estão vestindo seus coletes, lendo atentamente as etiquetas "lado da frente" e "lado de trás" antes de passá-los pela cabeça e colocá-los por cima de pesados casacos.

■ *O* Titanic *carrega 3.560 coletes salva-vidas, fabricados pela Fosbery, de Londres, e aprovados pelo Board of Trade. Eles são o modelo mais recente, de vestir por cima da cabeça, feitos de cortiça e revestidos com lona. Nas palavras do padeiro-chefe do* Titanic, *Charles Joughin: "Eles eram uma nova patente, melhor que as antigas. Bastava deslizar por cima da cabeça e era como uma armadura no peito e uma armadura nas costas, amarradas por duas tiras".*

O major Arthur Peuchen está de volta à sua cabine, reconsiderando se deve levar a caixa de metal que contém seus títulos e suas ações. Ele hesita, a seguir apanha uma insígnia de sorte, três laranjas e sai.

Enquanto trabalha, o segundo oficial Lightoller repara que o *Titanic* já está perceptivelmente mais baixo na frente. Agora, todos os botes salva-vidas já foram destrelados e estão prontos para os passageiros e para a tripulação. Lightoller encaminha-se para a ponte de comando para encontrar o capitão.

00h22, horário local na ponte de comando do Titanic

Thomas Andrews sobe correndo a escadaria principal, galgando os degraus três a três; ele sabe que seu precioso navio está condenado. Ele viu com seus próprios olhos que o segundo, o terceiro, o quarto e o

quinto compartimento foram afetados. Embora o depósito a vante não tenha sido avariado, o tanque de colisão abaixo, que tem capacidade para 190 toneladas, está alagado. Ele projetou o *Titanic* para sobreviver a uma ruptura de quatro compartimentos, mas não de cinco.

As duas primeiras anteparas à prova d'água são da altura do convés D; as outras oito são da altura do convés E. Com cinco compartimentos comprometidos, o peso da água vai puxar o *Titanic* para baixo até que se formem cascatas por cima das anteparas, invadindo e inundando o sexto compartimento, até transbordar sobre a antepara e invadir o sétimo, e assim por diante até que o navio afunde.

Originalmente, as anteparas foram planejadas para alcançarem o convés B, mas foi decidido reduzir sua altura por razões de custo.

– Não seria melhor embarcar as mulheres e as crianças nos botes, senhor?

O segundo oficial Lightoller grita com as mãos em concha no ouvido do capitão Smith, tentando falar mais alto que o barulho dos exaustores das chaminés.

– Sim, e desça os botes – Smith grita de volta, ordenando que Lightoller desça os botes para o convés A, um andar abaixo, onde o acesso aos barcos será mais fácil.

No ginásio do navio, no convés de botes, John Jacob Astor e sua jovem esposa Madeleine estão devidamente trajados com os coletes salva-vidas, sentados nos cavalos mecânicos. Astor tem outro colete em seu colo e o está abrindo com um canivete para mostrar a Madeleine do que é feito. No bolso de seu sobretudo, Astor leva 4 mil dólares em notas.

Duas fileiras de escotilhas do *Titanic* já estão debaixo d'água.

"Bem, se você tem amor à vida, vista o seu colete."

Cerca de 00h25, horário local na ponte de comando do Titanic

Um comissário adentra o lounge da primeira classe.

– Mulheres e crianças queiram por gentileza proceder ao convés de botes. *Somente* mulheres e crianças!

Thomas Andrews está informando ao capitão que, com base no que viu e ouviu, o navio continuará flutuando por uma hora, talvez uma hora e meia – não mais que isso.

Está claro que o *Titanic* foi danificado demais para afundar no mesmo ritmo que o *Republic*, também da White Star Line, que naufragou dezoito horas após uma colisão, dando tempo ao radiotelegrafista Jack Binns para pedir socorro.

No convés E, a antepara de madeira que separa os alojamentos dos marinheiros das acomodações da terceira classe se rompe e a água do mar invade o local. O primeiro-marinheiro John Poingdestre, que desceu para pegar um par de botas, se vê cercado pela água congelante até a cintura. Ele se debate e tenta sair dali o mais rápido possível.

Poingdestre não consegue acreditar em seu azar. Apenas um mês antes ele estava servindo a bordo do navio Oceana *da P&O, que colidiu com outro navio no Canal da Mancha e naufragou nos arredores de Eastbourne. Nove homens se afogaram.*

O camareiro Henry Etches é responsável por oito cabines no convés B, bem como da cabine de Thomas Andrews, no convés A. No momento, ele está na B-84 com um dos passageiros mais ricos do *Titanic*, o milionário Benjamin Guggenheim. Andrews acabou de orientar Etches a auxiliar os passageiros no que fosse possível, e é isso que Etches está se empenhando em fazer. Ele esteve nas cabines, alcançou coletes extras no alto dos guarda-roupas, amarrou-os ao redor dos passageiros e deu pancadas nas portas para estimular as pessoas a saírem e subirem ao convés.

Etches pega os três coletes salva-vidas em cima do guarda-roupa de Benjamin Guggenheim, entrega um para Victor Giglio, o secretário inglês, e tenta vestir um em Guggenheim.

– Isso machuca minhas costas – Guggenheim protesta. Etches remove o colete e o ajusta, coloca-o em Guggenheim e em seguida entrega um suéter para ele e um para Giglio.

– Vistam mais algumas roupas; eu retornarei em alguns minutos – Etches diz pacientemente.

Benjamin Guggenheim está viajando com Victor Giglio, com o chofer *René Pernot e com a amante, a cantora de cabaré Léontine "Ninette" Aubart. Desde que embarcaram em Cherbourg, Guggenheim, de 46 anos, e Aubart, de 24, têm mantido uma distância respeitosa um do outro – ele tem esposa e três filhas em Nova York.*

Embora tenha nascido no seio da riquíssima dinastia detentora de minas, os Guggenheim, Benjamin teve uma vida árdua em seus vinte e poucos anos, administrando uma grande mina de prata no Colorado; à noite, ele jogava cartas e bebia com os mineiros, sempre levando um revólver na cintura. Ele deixou o negócio da família em 1901, ao se desentender com os irmãos mais velhos, que consideravam Benjamin um tremendo boa-vida.

Guggenheim não é o único passageiro trazendo a bordo uma namorada que é cantora de cabaré. Quigg Baxter, astro do hóquei americano, instalou a belga Berthe Mayné em uma cabine no convés C. O nome de palco de Berthe é Madame de Villiers, em homenagem a um ex-amante que se juntou à Legião Estrangeira Francesa.

Seguindo as ordens do capitão Smith, o segundo oficial Lightoller grita para que o bote salva-vidas 4 seja baixado do convés de botes para o convés A, a fim de facilitar o embarque das mulheres e das crianças.

No convés de botes, um comissário relata a novidade para Marian Thayer, que retruca impacientemente:

– Só nos diga aonde ir e nós iremos. Você nos chamou até aqui e agora está nos levando de volta!

A comissária Annie Robinson está voltando do convés E, onde esteve para conferir a inundação na sala de correspondências; Thomas Andrews diz ao avistá-la:

– Vista o colete salva-vidas e ande por aí para que os passageiros a vejam.

– Isso não parece nada bom – Annie responde.

– Bem, se você tem amor à vida, vista o seu colete.

O capitão Smith abre a porta da sala do radiotelégrafo, mas nem chega a entrar:

– Envie o chamado de ajuda – ele diz.

– O que devo transmitir, senhor? – Phillips pergunta.

– Transmita o código de alerta internacional. Só isso.

Smith sai e Phillips começa a digitar o código de emergência da Marconi: "CQD".

Helen Candee e seu admirador, Hugh Woolner, ouvem os estalos nos fios acima de suas cabeças; são as mensagens sendo enviadas por Bride e Phillips. O ruído é igual ao de papel sendo rasgado.

O coronel Archibald Gracie está descendo para sua cabine quando se depara com Frederick Wright, o instrutor de squash, que está subindo.

– Que tal cancelarmos nosso horário de amanhã de manhã? – Gracie brinca.

– Sim – é tudo o que Frederick Wright responde. O instrutor está pálido; ele sabe que a água já subiu o bastante para alagar a quadra no convés G.

A família Thayer; Margaret Fleming, a secretária de Marian; e o novo amigo de Jack, Milton Long, estão no congelante convés de botes tentando descobrir o lugar onde deveriam estar.

Lucy Duff Gordon olha para sua cabine pela última vez. É tão bonita e tão parecida com um quarto em terra firme que o mais vago pensamento de perigo soa ridículo. Então, um vaso cai repentinamente do lavabo. Ela e a secretária Laura Francatelli se entreolham.

A banda do *Titanic* está tocando enquanto uma multidão de passageiros vagueia à espera de instruções.

Para Lawrence Beesley, que agora se dirige para o lado boreste do convés de botes, rumo à popa, o fato de que o *Titanic* se mostra tão firme e imóvel, "como uma rocha no meio do oceano", é extremamente reconfortante. Ainda que o barulho do vapor expelido pelas caldeiras – igual ao de vinte locomotivas – seja desconcertante e impossibilite qualquer conversa. "Será que deveria descer e pegar roupas mais quentes?", ele se pergunta. Beesley olha pela janela no alto da escadaria e vê tantas pessoas subindo que desiste da ideia.

Em seguida, ele vê a tripulação aprontando os botes 9, 11, 13 e 15 – retirando os mastros e as velas para abrir mais espaço, ajeitando os

remos e as cordas para que as polias possam descê-los ao mar.

No lado bombordo do convés de botes, o major Arthur Peuchen, com as três laranjas e a insígnia da sorte no bolso, está de pé no bote 2 ajudando a prepará-lo junto dos membros da tripulação, cortando com uma faca as cordas que prendem o mastro.

Alguns comissários estão prendendo cobertores à cintura dos passageiros para mantê-los aquecidos.

Tanto o segundo oficial Lightoller quanto o capitão Smith esqueceram que o *Titanic*, ao contrário de seu navio-irmão, o *Olympic*, tem a dianteira do convés A envidraçada, de modo que é impossível que os passageiros embarquem até que os comissários encontrem as alavancas necessárias para baixar as janelas. Por essa razão, o bote 4 está sendo guinchado de volta para o convés de botes. Passageiros descontentes sobem as escadas atrás dele. A tripulação também já sinalizou para Lightoller que a verga de sondagem do *Titanic* – uma vara usada para ajudar a "sondar" a profundidade da água quando o navio chega ao porto – está se projetando bem abaixo do bote 4. Lightoller já enviou o primeiro-marinheiro Sam Parks e o almoxarife Jack Foley para encontrar um machado para cortá-la, enquanto ele carrega os demais botes.

No convés de botes, Lawrence Beesley vê um oficial vindo da primeira classe. Ele não parece estar propriamente vestido aos olhos de Beesley – um cachecol branco é a única concessão ao frio severo. É Charles Lightoller, que grita:

– Todas as mulheres e crianças desçam para o convés abaixo e todos os homens permaneçam longe dos botes!

Beesley observa os homens se afastando.

00h27, horário local na ponte de comando do Titanic

Na sala do radiotelégrafo, Phillips está transmitindo o alerta de perigo "CQD MGY" (MGY é o código para *Titanic*), passando suas coordenadas: 41°44' N, 50°24' O. O sinal foi captado pelo *La Provence*, a caminho de Le Havre pela rota de Nova York, pelo cargueiro *Mount Temple* e pela estação costeira de radiotelégrafo de Cape Race. O

Californian, o navio mais próximo, está com sua aparelhagem sem fio desligada durante a noite.

No convés de botes, o primeiro marinheiro John Poingdestre, de calças encharcadas após aventurar-se nos conveses inferiores para recuperar suas botas, ouve o capitão Smith dizer:

– Comecem a colocar as mulheres e as crianças nos botes.

Poingdestre se encaminha para o bote que lhe foi designado, o de número 12, a bombordo.

O quarto oficial Boxhall está na ponte de comando olhando para uma luz brilhante do lado bombordo da proa do *Titanic*. O segundo oficial Lightoller e vários passageiros também a viram. No convés A, o coronel Archibald Gracie declara com bastante confiança a um grupo de damas desacompanhadas que ele acolheu sob suas asas que é um navio a cerca de dez quilômetros que está vindo resgatá-los. John Jacob Astor ouve o que ele diz e pede que Gracie lhe mostre o navio.

Lightoller tenta tranquilizar os passageiros, apontando para as luzes do navio e dizendo que os botes salva-vidas estão sendo lançados "somente por precaução".

A luz vem do Californian, *que estava estacionado e virado para o norte desde que tinha parado no gelo. Agora ele está balançando ligeiramente a boreste, revelando suas luzes pela primeira vez.*

Os Thayer e seus amigos ficaram com muito frio no lado de fora e agora estão no congestionado corredor no alto da escadaria principal no convés A. Os comissários começam a anunciar:

– Todas as mulheres a bombordo! Todas as mulheres a bombordo!

Jack e seu pai despedem-se de Marian e Margaret Fleming, que se encaminham juntas para o convés de botes. Milton, John e Jack vão para o lado boreste do navio. Nenhum bote foi lançado do *Titanic* ainda.

– Isso é sério mesmo? – o quarto oficial Boxhall pergunta ao capitão Smith na ponte de comando.

– O Sr. Andrews me disse que temos uma hora, uma hora e meia – Smith responde.

Agora que todos os seus passageiros da primeira classe estão vestidos, devidamente equipados com colete salva-vidas e no convés, Violet Jessop está de volta à sua cabine com a colega Elizabeth Leather. Violet está organizando suas coisas e dobrando uma camisola quando nota que estão sendo observadas. É um comissário chamado Stanley, que dá um passo à frente e agarra seu braço.

– Meu Deus! Você não percebeu que esse navio vai afundar, que bateu num iceberg e que você tem de subir as escadas atrás do restante das pessoas o mais rápido que puder?

Violet não diz nada. Ela abre o guarda-roupa e começa a procurar um casaco – então hesita. É primavera; ela não pensou em trazer um casaco quente para icebergs.

Elizabeth, enquanto isso, veste calmamente uma capa de chuva.

Stanley impacientemente agarra o primeiro casaco que vê.

– Não, Stan, esse não serve. Isso não é traje para um naufrágio, todo espalhafatoso e brilhante! – Violet tenta descontrair os ânimos, com receio de desatar a chorar.

– Que tal um chapéu? – Stan sugere, abrindo uma caixa de chapéu.

– O quê? Essa coisa toda florida? Não, Stan, você não vai querer que eu suba com isso na cabeça...

Agora que Elizabeth já vestiu a capa de chuva, Violet pega uma estola, os conduz para a porta e a tranca assim que eles saem. Stan se afasta delas, voltando pelo corredor.

– Até mais, Stan, você também vai subir logo, não vai? – diz Violet.

Ele está parado, com as mãos cruzadas atrás das costas, em sua postura habitual. Violet tem a impressão de que Stan parece subitamente muito cansado.

Cerca de 00h28, horário local na ponte de comando do Titanic

Gurshon "Gus" Cohen está indo pegar seu colete salva-vidas em seu leito nas acomodações da terceira classe, mas para no meio do caminho – o corredor está cheio de água. Ele tinha visto o gelo no poço do convés, e pessoas rezando, mas, agora, pela primeira vez ele se dá conta de que "é hora de agir". Ele decide subir ao convés de botes para ver se consegue entrar em um bote salva-vidas.

Cohen está viajando para os Estados Unidos, onde espera obter uma condição de vida melhor do que a que tem atualmente, trabalhando como tipógrafo na região de East End em Londres. Assim que se estabelecer, ele tem a intenção de mandar buscar sua noiva, Hettie. Um amigo da família lhe emprestou o dinheiro para a viagem. A princípio, Cohen tinha reservado um bilhete no Teutonic, *mas seu pai, um judeu ortodoxo, o proibiu estritamente de viajar em um feriado judeu, então ele trocou sua passagem para o* Titanic.

Martha Eustis Stephenson e sua irmã Elizabeth se dão as mãos para não se perderem e seguem Marian Thayer e Margaret Fleming ao convés de botes. Quando alcançam o topo da estreita escada de metal, elas veem o capitão Smith aguardando, impaciente para descer e parecendo preocupado.

Duas cabines depois da cabine de Benjamin Guggenheim, o comissário Henry Etches bate na porta com as duas mãos.

– Mas o que é isso? – grita um americano.

– Diga qual é o problema – acrescenta uma voz feminina.

– Preciso que vocês abram a porta e eu explicarei tudo, mas, por favor, vistam o colete salva-vidas ou tragam-no consigo para o corredor – Etches responde.

– Eu quero saber o que está acontecendo – a mulher insiste.

– Por gentileza, abram a porta! – Etches pede mais uma vez.

Ele bate mais algumas vezes, até que finalmente deixa os ocupantes da cabine B-78 à mercê de seu destino.

> *Os oficiais imploravam para que as pessoas subissem a bordo, mas elas pareciam estar com medo de descer em um bote suspenso a mais de 20 metros...*
>
> ***Dickinson Bishop**, passageiro da primeira classe*

> *Bem, nós embarcamos todas as mulheres que estavam lá, e as crianças também. Até que chegou uma hora que já não tinha mais muita gente; nós estávamos com dificuldade para fazer as pessoas subirem; elas estavam com medo de entrar no bote; achavam que não havia nada de errado.*
>
> ***Archie Jewell**, vigia*

Não havia tantas mulheres assim para colocar nos botes. Eu não consigo entender por que não trouxemos mais homens.

***Major Arthur Peuchen**, passageiro da primeira classe*

00h30, horário local na ponte de comando do Titanic

Na sala do radiotelégrafo, o astral está descontraído. Jack Phillips e Harold Bride passaram os últimos cinco minutos fazendo piadas enquanto Phillips digitava o chamado de socorro. O capitão Smith volta para se certificar de que sua ordem foi cumprida.

– O que você está transmitindo?

– "CQD", senhor – responde Phillips, da tecla de transmissão.

– Envie "SOS" – Bride intervém – é o novo chamado, e esta pode ser sua última chance de enviá-lo!

Phillips e o capitão Smith riem do gracejo.

John Hart, comissário da terceira classe, está no convés E aguardando instruções. Ele se certificou de que os 59 passageiros pelos quais é responsável foram acordados e informados de que precisam vestir o colete salva-vidas. Alguns acharam que não era necessário, pois não creem que o *Titanic* tenha sido seriamente avariado, então ele deixou alguns coletes espalhados ao longo do Scotland Road, caso eles mudem de ideia. Agora ele escuta uma convocação:

– Conduzam suas mulheres e crianças para o convés de botes!

Há duas políticas em operação no Titanic *que terão consequências significativas. Do lado boreste, o primeiro oficial Murdoch está permitindo que as mulheres e as crianças embarquem primeiro, enquanto do lado bombordo o oficial Lightoller está permitindo que somente mulheres e crianças embarquem. Se não houver mais mulheres ao redor dos botes salva-vidas ou se elas não estiverem preparadas para embarcar, então Lightoller lança os botes com assentos vazios. Murdoch tende a permitir que os homens ocupem esses lugares. Além disso, os oficiais responsáveis pelos botes salva-vidas não creem que seja seguro baixar os barcos com a lotação completa; eles temem que os turcos não aguentem. Lightoller declarou ao inquérito britânico: "É mais importante conseguir colocar um barco na água do que de fato enchê-lo no convés, porque de*

nada adianta lotar a capacidade de um bote se você for perder as pessoas antes que seja capaz de descê-las". O terceiro oficial Herbert Pitman testemunhou no inquérito britânico que "embora o bote salva-vidas 5 não estivesse cheio, ele carregou tantas pessoas quanto os turcos suportariam". Contudo, após o naufrágio, botes salva-vidas idênticos aos do Titanic *foram testados pelo Board of Trade e foi comprovado que eles poderiam suportar seguramente 130 pessoas suspensos pelos turcos.*

Aparentemente, não havia uma política geral referente à evacuação dos passageiros da terceira classe. Os oficiais do Titanic *sabem que os botes salva-vidas são insuficientes. Para evitar pânico no convés de botes, eles mantêm as mulheres e as crianças da terceira classe nos conveses de baixo até a 00h30. Os portões baixos, na altura da cintura, instalados conforme determinação da imigração dos EUA, entre o convés de botes e o poço do convés, para manter os passageiros da terceira classe separados dos da primeira e da segunda, estão sendo usados pelos comissários para isolar os homens. No entanto, alguns homens da terceira classe estão passando por cima ou acharam uma rota diferente para chegar ao convés de botes.*

É possível que alguns portões Bostwick do Titanic *– portões que se estendiam do chão ao teto, instalados para separar os passageiros da tripulação – estejam fechados, mas há outros que estão abertos; alguns estão sendo controlados pela tripulação para evitar que os passageiros passem até que lhes seja permitido, e outros não.*

Há inúmeros outros fatores que detêm os passageiros da terceira classe: alguns aguardam obedientemente para serem informados sobre o que será feito em relação às deferências sociais – mas as ordens quase não chegam, e, exceto pela iniciativa de alguns comissários da terceira classe como John Hart, não há sinais nos conveses inferiores de que os passageiros estão sendo instruídos sobre como chegar aos conveses superiores; muitos passageiros da terceira classe são imigrantes que não falam inglês; algumas rotas estão bloqueadas por portas à prova d'água, que foram fechadas pelos tripulantes numa tentativa de conter a inundação.

Ao ser interrogado no inquérito do British Board of Trade, John Hart irritou-se com a acusação do advogado W. D. Harbinson de que a

confirmação constantemente repetida por ele e por outros comissários de que o navio não tinha sido seriamente danificado fez com que os passageiros da terceira classe se recusassem a subir para o convés. Hart admitiu que as instruções eram "para manter todos calmos, é mais do que óbvio...", mas então ele defendeu seu relato: "Se você ler com atenção, encontrará pessoas que foram levadas ao convés de botes". Isso lhe valeu a resposta: "Por favor, não seja impertinente".

O primeiro oficial William Murdoch e o vigia Archie Jewell estão com dificuldade para encher o bote salva-vidas número 7, a boreste. Ali perto estão a atriz Dorothy Gibson e o restante de sua comitiva de bridge do início da noite. Ela grita sem parar:

– Eu nunca mais vou dirigir meu carrinho cinza. Eu nunca mais vou dirigir meu carrinho cinza!

Seus acompanhantes, William Sloper e Frederick Seward, ajudam Dorothy e sua mãe a embarcar no bote.

– Mantenha-se firme! – Sloper lhe diz, e Dorothy agarra a mão dele.

– Nós não vamos se vocês não vierem junto.

– O que você acha? – Sloper pergunta a Seward.

– Tanto faz, não vejo razão para não irmos junto delas.

Os quatro conseguem lugares no bote. Conforme Sloper relatou posteriormente, "por cerca de 10 minutos, vimos no rosto dos passageiros que olhavam para nós que eles estavam tentando se convencer a embarcar".

■ *O pequenino carro cinza de Dorothy Gibson foi um presente de seu amante Jules Brulatour, diretor de um estúdio de cinema.*

Sallie Beckwith, passageira da primeira classe, está aguardando do lado boreste do convés de botes junto de seu marido Richard e da filha Helen. Eles estão a caminho de casa após um *Grand Tour* pela Europa, que foi tanto uma viagem quanto um meio de manter a filha afastada de um ex-colega de escola chamado Karl Behr, um advogado de 26 anos e ex-jogador de tênis da US Davis Cup.

Helen e Karl se apaixonaram, mas os pais dela desaprovam a união. Os Beckwith ingressaram no *Titanic* em Southampton e ficaram desalentados quando Karl embarcou no mesmo dia na escala em

Cherbourg. Ele alegou que foi uma coincidência, pois estava em uma viagem de negócios planejada há muito tempo para a França.

Agora Karl está com eles no convés e nem ele tampouco os Beckwith acham que é necessário subir em um dos botes salva-vidas, apesar de Bruce Ismay, o presidente da White Star, insistir que as mulheres do grupo deveriam embarcar. Ele tenta mais uma vez, agora praticamente ordenando, e então Sallie Beckwith concorda em embarcar no bote 5 com a filha. Ela pergunta discretamente a Ismay se Karl, seu marido e um outro casal – Edwin e Gertrude Kimball –, também poderiam entrar no bote.

– Claro que sim, madame. Todos os passageiros, homens e mulheres, vão entrar nesses botes.

O chamado de emergência do *Titanic* – "CQD aqui, posição 41°44' N, 50°24 O'. Precisamos de ajuda" – é captado pelo cargueiro *Ypiranga*.

Nas acomodações da terceira classe, uma família libanesa – Sahid Nackid, 20, a esposa Waika, 19, e a filhinha de um ano, Maria, dormem profundamente. Eles emigram do Líbano para Waterbury, em Connecticut, onde vão morar com a mãe de Sahid, Josephine.

00h32, horário local na ponte de comando do Titanic

O engenheiro assistente do *Californian*, Ernest Gill, não consegue dormir e está desesperado para tragar um cigarro, mas é proibido fumar entre os conveses. Então ele se dirige ao convés superior.

Cerca de 00h35, horário local na ponte de comando do Titanic

A correnteza está vagarosamente deslocando o *Titanic* a sul-sudoeste. Agora ele já está 3° afundado na dianteira.

Violet Jessop está voltando ao seu quarto para pegar um casaco e passa afobada por cabines ainda iluminadas nas quais vê pertences jogados, joias sobre as cômodas e, em uma delas, um par de chinelinhos prateados caídos como se tivessem sido retirados às pressas. Ela decide não voltar todo o caminho até sua cabine e pega um acolchoado de seda em uma cabine da primeira classe mesmo.

– Vamos, senhoras! – grita o terceiro oficial Pitman, mais alto que o barulho dos exaustores, de pé dentro do bote 5, um dos botes do primeiro oficial Murdoch, que está ocupado apenas pela metade.

Dois robustos marinheiros ajudam Marguerite Frölicher e sua mãe, Margaretha, a embarcar – não há tempo para Marguerite pensar em enjoos. Maximilian, o pai de Marguerite, começa a entrar – afinal, há bastante espaço. Os marinheiros o impedem:

– Primeiro as damas, senhor.

Maximilian Frölicher volta para o convés. Ele tem lágrimas nos olhos ao dizer "*auf Wiedersehen*" [Até logo].

O projetista-chefe do *Titanic*, Thomas Andrews, está gritando alguma coisa para a passageira Eleanor Cassebeer, mas ela não consegue ouvi-lo. Ele gesticula para ela se dirigir ao bote 5.

– Por que você também não entra? – Eleanor lhe pergunta.

– Não, mulheres e crianças primeiro.

Posteriormente, Eleanor Cassebeer alegou que Thomas Andrews havia lhe dito no início da viagem que o Titanic *não estava terminado. "Ele disse que a única razão para permitirem que ele zarpasse era que a data da partida já estava estabelecida; eles simplesmente tinham que ir." Eleanor constatou a veracidade daquela afirmação quando notou em seu camarote uma moldura vazia que deveria conter um aviso sobre a localização dos coletes salva-vidas.*

Lucy Duff Gordon, sua secretária Laura "Franks" Francatelli e o marido Sir Cosmo estão no ginásio do convés de botes, um refúgio aquecido, iluminado e mais silencioso que o convés. Eles também acham as piadinhas de alguns jovens americanos de péssimo gosto. Olhando pelas janelas, eles veem que o lado boreste do convés está bem menos cheio que o bombordo.

Em sua cabine, um convés abaixo, estão todas as joias e as pérolas de Lucy Duff Gordon.

No lado bombordo do convés de botes, o major Arthur Peuchen agora está trabalhando no bote 4, providenciando mais espaço para passageiros ao retirar o mastro e a vela.

O camareiro Henry Etches está do lado oposto do convés, ajudando no lançamento do bote 5. Numa das áreas bem iluminadas do convés, ele avista Benjamin Guggenheim e o secretário Victor Giglio. Eles tiraram os coletes e os suéteres que Etches lhes deu e, em vez disso, estão usando trajes de noite.

– Mas o que é isso? – Etches pergunta sem rodeios.

– Nós nos vestimos o melhor que podíamos e estamos preparados para afundar como cavalheiros – Guggenheim diz. Então pede um favor a Etches: – Se algo me acontecer, diga a minha esposa em Nova York que eu fiz o melhor que pude para cumprir o meu dever.

Etches concorda em transmitir a mensagem.

00h36, horário local na ponte de comando do Titanic

O quarto oficial Joseph Boxhall entra na sala do radiotelégrafo com a posição corrigida do *Titanic*. Phillips está ocupado transmitindo uma mensagem para o cargueiro *Asian*, que reboca o avariado navio-tanque *Deutschland* para o porto de Halifax, na Nova Escócia. Boxhall não consegue falar mais alto que os exaustores, então ele anota a posição para Phillips e Bride num pedaço de papel: "41°46' N, 50°14' O".

> "Solicitamos ajuda imediata. Colidimos com iceberg. Afundando. Não ouvimos nada além do barulho do vapor."

00h37, horário local na ponte de comando do Titanic

A cerca de 100 quilômetros, o pequeno transatlântico da Cunard, o *Carpathia*, segue em sua rota habitual para Gibraltar, levando 743 passageiros a bordo, após zarpar de Nova York ao meio-dia de quinta-feira, 11 de abril. Na sala do radiotelégrafo Marconi, localizada acima do salão de fumo da segunda classe, o operador de Liverpool, Harold Cottam, prepara-se para encerrar as atividades por essa noite. Ele já tirou o paletó e está desamarrando as botas, mas ainda está com o fone

na cabeça, caso receba mais alguma mensagem. Cottam está no batente desde as 7h da manhã; como de praxe nas grandes linhas transatlânticas, ele não tem um operador para substituí-lo.

De última hora, Cottam decide entrar em contato com o *Titanic* para avisar que recebeu várias mensagens direcionadas para ele via estação costeira de Cape Cod.

– E aí, meu chapa, sabia que tem um bocado de mensagens chegando aqui pra vocês da MCC?

De repente, uma mensagem entra. É do *Titanic*.

– Venha depressa. Colidimos com iceberg. É um CQD, meu chapa. Posição 41°46' N, 50°14' O'.

– Devo reportar ao capitão? – Cottam pergunta.

– Sim. Venha logo.

Cottam corre para a ponte de comando do *Carpathia*.

No *Titanic*, Joseph Hyman, 34, aguarda no convés A, rodeado por pessoas que estão vestindo coletes salva-vidas. Ele não tem um. Embora houvesse vários na cabine que dividia na terceira classe, ele nem pensou em trazer um consigo, mas não está muito preocupado. Oriundo de Manchester e emoldurista por profissão, ele viaja sozinho para Springfield, em Massachusetts, para visitar o irmão. Mais cedo, Joseph acompanhou outros colegas até o convés de botes. Perguntaram a um oficial se havia algum perigo e ouviram a resposta:

– Não, não, apenas mantenham a calma.

Muitos passageiros da terceira classe que tiveram de fugir da água que invadia o navio, levando seus pertences, agora estão no poço do convés a vante. Alguns, como Joseph Hyman, conseguiram subir as escadas até o convés B e, em seguida, mais dois andares até o convés de botes. Na popa, a história é bem diferente. O comissário John Hart está tentando persuadir os passageiros a subirem para o poço do convés à ré, mas muitos deles estão relutantes e preferem esperar no salão de fumo da terceira classe e no salão comunal.

00h38, horário local na ponte de comando do Titanic

Outra mensagem está sendo enviada do *Titanic*. Phillips está com muita dificuldade de trabalhar por causa do ruído dos exaustores,

mesmo usando os fones.

"MGY (*Titanic*) envia CQD, aqui vai nossa posição corrigida 41°46' N, 50°14' O. Solicitamos ajuda imediata. Colidimos com iceberg. Afundando. Não ouvimos nada além do barulho do vapor."

A mensagem foi captada pelo radiotelegrafista do *Ypiranga*.

00h39, horário local na ponte de comando do Titanic

No *Carpathia*, o capitão Arthur Rostron está em sua cabine, já deitado, prestes a cair no sono; o radiotelegrafista Harold Cottam e o primeiro oficial H.V. Dean veem uma luz por baixo da porta e então começam a bater freneticamente.

– Que porra é essa? – Rostron exclama, exigindo uma explicação para tamanha invasão. Cottam lhe conta sobre a mensagem do *Titanic*. Rostron confirma duas vezes com Cottam se ele tem certeza de que o *Titanic* está em perigo; Cottam lhe assegura que sim. Os três homens correm para a ponte de comando, onde o capitão Rostron transcreve a posição do *Carpathia* para Cottam enviar ao *Titanic*.

Rostron então começa a gritar ordens:

– Parem aquele navio. Mandem a mensagem para o engenheiro-chefe! Mandem a mensagem para o engenheiro-chefe! Contatem todos os oficiais! Chamem todos no convés e preparem-se para lançar os botes salva-vidas!

O segundo oficial do *Carpathia*, James Bisset, que cochilava em seu beliche atrás da ponte de comando, ouve as ordens do capitão e levanta de um salto. Quando ele chega à ponte, o capitão Rostron está na sala dos mapas, calculando a posição do *Titanic*.

00h40, horário local na ponte de comando do Titanic

Jack Thayer assiste a uma cena que é um misto de ordem e confusão. Na lateral do convés de botes, foguistas cobertos de fuligem, comissários e outros membros da tripulação estão alinhados aguardando as ordens. Grupos de passageiros estão ali perto, tentando se manter fora do caminho dos tripulantes que preparam os botes salva-

vidas. “Parecia que estávamos sempre aguardando ordens que nunca vinham”, Jack escreveu posteriormente.

■ *A extensão do convés e o barulho dos exaustores dificultava a coordenação do lançamento dos botes. Além disso, a tripulação não tinha o treinamento adequado para preparar os barcos; eles não tinham familiaridade com os turcos, e muitos não sabiam exatamente a quais botes haviam sido designados.*

Lawrence Beesley observa Wes Woodward, o “Homem do Violoncelo” de Kate Buss, correndo pelo lado boreste do convés A, praticamente deserto, trazendo seu instrumento consigo – o espigão arranhando o piso do convés. Woodward está se dirigindo ao convés de botes para se juntar ao restante da banda, que já está tocando.

O bote 7 do lado boreste é o primeiro a ser lançado. O primeiro oficial Murdoch deixou o vigia George Hogg no comando. O bote leva 27 pessoas a bordo, incluindo o casal em lua de mel Helen e Dickenson Bishop, a atriz Dorothy Gibson e sua mãe, bem como Frederick Seward e William Sloper.

■ *Helen Bishop declarou em entrevista a um jornal que um dos oficiais do* Titanic *disse que noivas e noivos deveriam embarcar primeiro, porém ela não mencionou nada a respeito em seu depoimento ao inquérito do Senado dos Estados Unidos sobre o desastre.*

Também no bote 7 está um homem que se autointitula barão Alfred von Drachstedt; ele trouxe de sua cabine um cachimbo, um pouco de comida e uma garrafa de uísque.

O barão Von Drachstedt tentou fazer amizade com Helen Candee no início da viagem. A origem de sua fortuna é um mistério. Ela teve a sensação de que havia “algo de escorregadio a seu respeito que comprometia o valor de sua boa aparência”, e desde então passou a evitá-lo. Helen estava correta em suas suspeitas – o verdadeiro nome do barão é Alfred Nourney, mas seu engodo é inofensivo; ele só quer impressionar.

■ *Alfred Nourney é, na verdade, um jovem de 20 anos que vende carros em Cologne e que gastou 2.320 dólares em roupas e joias para essa*

viagem. Em Paris, ele comprou um bilhete para a segunda classe do Titanic, *mas, ao embarcar em Cherbourg, não ficou nada feliz com sua cabine e pagou uma sobretaxa de 38 dólares ao tesoureiro para ser transferido para a primeira classe. Radiante com sua nova acomodação, ele escreveu um cartão-postal para a mãe, que vivia na Alemanha:*

> *Querida Mamãe, estou tão feliz por estar na primeira classe! Já conheci algumas pessoas bem bacanas! Um rei do diamante! O Sr. Astor, um dos homens mais ricos dos Estados Unidos, está a bordo!*
>
> *Beijos mil, Alfred.*

No bote salva-vidas 7 também embarcou o americano James McGough, 36, que alegou posteriormente que estava de costas para o bote, mas que foi empurrado por um oficial, que teria dito: "Ei, você é um dos figurões – suba no barco". Não se sabe se isso é verdade ou não. Edward Beane, que estava no bote 13, afirmou em uma entrevista ao jornal local Syracuse Herald *que o bote foi lançado com apenas metade de sua capacidade e que ele teve de pular no mar e nadar por um bom tempo para alcançá-lo. Na realidade, o bote estava cheio quando foi lançado; Beane simplesmente deixou o convés e embarcou no bote, outro homem a se beneficiar da política de "primeiro as mulheres e as crianças" do primeiro oficial Murdoch.*

Da ponte de comando do *Titanic*, os oficiais ainda conseguem ver as luzes de um navio no horizonte. O capitão Smith manda o quarto oficial Boxhall sinalizar para o navio com a lâmpada Morse.

– Diga a eles: "Venham logo, estamos naufragando".

Pelos binóculos, Boxhall está convencido de que consegue visualizar duas luzes de mastro.

00h42, horário local na ponte de comando do Titanic

O *Titanic* está se comunicando com o transatlântico *Frankfort*.

"CQD. Venham ao nosso auxílio, estamos no gelo."

"OK, *standby* [aguarde]".

Jack Phillips pede que Harold Bride encontre o capitão e o informe de que o *Frankfort* captou o "CQD" do *Titanic*.

– Desce! Desce! Desce! Desce!

Bruce Ismay está em um tremendo estado de agitação, ávido para baixar logo o bote 5 e vê-lo longe do navio.

O quinto oficial Harold Lowe está operando as roldanas nos turcos, prestes a desatrelar o bote, e já está farto dessas interferências.

– Se você sumir da minha frente, talvez eu consiga fazer alguma coisa! Quer que eu desça mais depressa? Só se você quiser que eu mate todo mundo afogado! Seu *****!

Repreendido, Ismay avança para o bote 3, logo à frente. Lowe nem imagina que acabou de xingar o presidente e diretor executivo da White Star Line. Mas boa parte da tripulação, que assistiu a tudo boquiaberta, decerto sabe.

Harold Lowe só descobriu que havia insultado Bruce Ismay quando um comissário lhe disse depois:

– Você tem ideia do que acabou de dizer ao Sr. Ismay?

– Eu não conheço o Sr. Ismay.

– Bem, você acabou de ser bem, mas bem mal-educado com ele.

– Eu?

– Sim, você.

– Bem, agora é tarde.

No dia 24 de abril, o quinto dia do inquérito do Senado americano, Lowe foi questionado sobre o diálogo acalorado com Bruce Ismay. Ismay, que estava presente, declarou que não tinha objeções quanto a Lowe repetir a palavra que tinha usado, embora "não fosse muito parlamentar". Ele sugeriu que a palavra fosse escrita e entregue ao presidente do inquérito, o senador William Smith. Assim Lowe o fez.

– Você falou assim com o Sr. Ismay? – o senador Smith indagou.

– Foi no calor do momento... – Lowe redarguiu.

Em sua cabine no *Carpathia*, o capitão Rostron instrui seus oficiais, o comissário-chefe, o encarregado dos comissários e o médico do navio, em alto e bom som.

– O *Titanic* colidiu com um iceberg e corre perigo a 93 quilômetros daqui, na localização N.52°O. Não mediremos esforços nem velocidade para ir ao resgate dele. Convoquem um turno extra na sala de

máquinas e elevem cada onça de vapor possível. Podemos alcançá-lo em quatro horas. Podemos resgatar 2 mil pessoas ou mais.

00h43, horário local na ponte de comando do Titanic

O radiotelegrafista do *Carpathia*, Harold Cottam, repassa sua posição para Jack Phillips no *Titanic*, informando-o de que estão aumentando a velocidade a todo vapor para alcançá-los.

O operador da Marconi, Harold Bride, encontra o capitão Smith no convés de botes e lhe conta que o *Frankfort* recebeu o pedido de socorro. Smith lhe pede que descubra a latitude e a longitude do navio.

O *Frankfort* está muito longe do *Titanic* para que seja capaz de ajudar; o *Carpathia* está mais perto.

00h45, horário local na ponte de comando do Titanic

O primeiro oficial William Murdoch orienta o terceiro oficial Herbert Pitman a manter o bote 5 próximo ao navio. Em seguida ele aperta a mão de Pitman e diz:

– Adeus e boa sorte.

Só então Pitman se dá conta de que Murdoch acredita que o navio está condenado.

Afobado, o Dr. Henry Frauenthal, que tratou do braço quebrado de Renée Harris, salta sem o menor cuidado no bote 5, acompanhado pelo irmão Isaac, cravando suas botas nas costelas de Annie Stengel, e despertando uma fúria animal no marido dela, que assiste a tudo do convés.

Henry Etches, o comissário que fora tão diligente em insistir que Benjamin Guggenheim e os outros passageiros vestissem os coletes salva-vidas, já está no bote que lhe foi designado, o n. 5. Ele acena para se despedir de Guggenheim. Um corpulento cavalheiro americano se debruça sobre o bote para dar um beijo de adeus em sua esposa.

– Eu não posso te abandonar – ela choraminga. Etches educadamente se vira para o outro lado.

A tripulação começa a descer o bote.

Quando Etches olha para trás, o homem parrudo está no barco ao lado da mulher.

– Joguem esse homem para fora do bote! – alguém grita.

Mas é tarde demais. O bote salva-vidas n. 5 já está sendo desatrelado do navio.

Então algo dá errado no lançamento.

Um turco está sendo rebaixado mais rápido que o outro, e o bote 5 está empinando perigosamente. Assustados, os passageiros gritam. Os tripulantes giram as roldanas no sentido inverso para trazer o bote de volta para o convés.

Marguerite Frölicher berra para o pai:

– Suba, ou então eu vou descer!

Outras mulheres e crianças também gritam o mesmo, de modo que um oficial (possivelmente Murdoch) cede e diz:

– Deixem os homens entrar. Depressa.

Gratos, o pai de Marguerite Frölicher e mais alguns homens embarcam no bote.

> *Uma única palavra escapou dos lábios da multidão num suspiro abafado: "Rojões!". Qualquer um sabe o que rojões no mar significam.*
>
> ***Lawrence Beesley**, passageiro da segunda classe*

00h47, horário local na ponte de comando do Titanic

O quarto oficial Boxhall trouxe 12 rojões sinalizadores guardados na ponte de comando, posto que a lâmpada Morse falhou em obter uma resposta definitiva do navio no horizonte.

Há uma multidão de comissários na ponte e no convés de botes, todos olhando para as luzes do navio distante. Boxhall afirmou depois:

– Alguns disseram que o navio mostrou uma luz em resposta, mas eu não vi nada...

Boxhall posiciona o primeiro rojão no soquete na asa boreste da ponte de comando.

Ele puxa o cordão e o rojão é disparado no ar, explodindo em centenas de estrelas brancas, 180 metros acima do *Titanic*.

Na popa do convés de botes, as pessoas ao redor de Lawrence Beesley engolem em seco quando o rojão estoura no céu. O clarão ilumina as quatro chaminés gigantes, os mastros, a água negra e o rosto dos passageiros – alguns completamente vestidos, alguns em suas roupas de dormir.

Beesley consegue notar em alguns dos rostos a percepção de que todos correm grande perigo.

Outros permanecem otimistas. Helen Candee contempla a queda do rojão ao lado de Hugh Woolner no convés de botes.

– O rojão deve ter sido para o *Olympic*, o navio-irmão dessa mesma linha. Devem ser as luzes dele que vemos no quadrante a bombordo – ela arrisca.

– Notícias animadoras – é o único comentário dele.

Nos turcos do bote salva-vidas 3, o quinto oficial Lowe olha para cima e vê o rosto do homem que trabalha perto dele ser iluminado pelo brilho do rojão. É o passageiro agitado que ele destratou quando estava descendo o bote 5, Bruce Ismay.

Sozinho na ponte de comando do *Californian*, o segundo oficial Stone está andando para lá e para cá para se manter aquecido. Acima do misterioso vapor, ele vê um lampejo branco no céu. A princípio, ele pensa que é uma estrela cadente – mas então percebe que é um rojão.

Lá fora no convés, Ernest Gill, o engenheiro assistente do *Californian*, também vê a luz cintilante.

00h48, horário local na ponte de comando do Titanic

Na sala do radiotelégrafo do *Titanic*, Jack Phillips ainda tenta se comunicar com o *Frankfort*.

"Vocês estão vindo nos socorrer?"

"O que há de errado com vocês?"

Phillips digita, impaciente: "Seu idiota. Cai fora e não interfira em nossa comunicação".

■ *Harold Bride explicou ao inquérito do Senado dos EUA que ele e Phillips perderam a paciência com o operador do* Frankfort:

– Qualquer operador a postos, ao ouvir um CQD que transmite a posição do navio, vai imediatamente, e sem querer saber mais sobre o assunto, atrás do capitão para informá-lo. Seria uma perda de tempo fazer perguntas a respeito. Quanto menos tempo se perde falando, mais tempo se ganha para chegar ao navio.

Jack Phillips, que está de uniforme, pontua que Harold Bride ainda está de pijamas e penhoar e fala para ele ir se trocar. Bride volta trazendo o sobretudo de Phillips e o coloca sobre os ombros do parceiro enquanto ele tecla.

Na ponte do convés de tombadilho, um objeto branco na água chama a atenção do quartel-mestre George Rowe. Desnorteado, ele telefona para Joseph Boxhall na ponte de comando.

– Vocês sabiam que um bote salva-vidas foi desatrelado?

Boxhall responde que sim e pede que Rowe lhe traga os 12 rojões sinalizadores guardados na ponte do convés de tombadilho. O *Titanic* é tão imenso e a atividade na ponte de comando é tão intensa que Rowe foi esquecido.

Cerca de 00h49, horário local na ponte de comando do Titanic

Harold Cottam, o radiotelegrafista do *Carpathia*, consegue ouvir o *Olympic* chamando o *Titanic*. Mas, no *Titanic*, Phillips não consegue ouvir a mensagem falhada do *Olympic* por causa do barulho do vapor.

Harold Bride está com o capitão Smith na casa do leme e lhe informa que o *Carpathia* está a caminho. Bride retorna para a sala do radiotelégrafo para descobrir com que outros navios eles estão se comunicando.

> *Nós estávamos na escuridão quase absoluta no convés de botes, e devido ao enorme comprimento e à largura da embarcação [...] nós só conseguíamos saber o que estava acontecendo dentro de um raio de possivelmente dez metros ao nosso redor.*
>
> ***Dr. Washington Dodge**, passageiro da primeira classe*

00h50, horário local na ponte de comando do Titanic

O capitão Smith e os oficiais Wilde e Murdoch estão na última cabine atrás da ponte de comando, observando Charles Lightoller abrindo um armário. Lightoller retira de lá alguns revólveres Webley e munição, ainda em sua graxa protetora, e os entrega a Wilde.

Conforme eles saem, Wilde devolve uma das armas a Lightoller.

– Tome aqui... você pode precisar.

Ao retornar aos botes ao longo do lado bombordo, Lightoller passa pelo proprietário da loja de departamento Macy's, Isidor Straus, e sua esposa Ida.

– Posso acompanhá-la aos botes? – ele pergunta a Ida.

– Acho que ficarei aqui por enquanto.

– Por que você não vai com ele, querida? – Isidor intervém.

– Não, ainda não.

No convés E, nos alojamentos dianteiros da terceira classe, um fluxo contínuo de passageiros ainda está se dirigindo para a popa. O comissário de 25 anos Albert Pearcy os encaminha na direção do salão da primeira classe, um convés acima, de onde eles devem ser direcionados para o convés de botes. Ele é mais um de uma longa fila de comissários posicionados ao longo da rota. Mais cedo, ele ajudou os passageiros com os coletes salva-vidas. Normalmente, Pearcy não tem de lidar com os passageiros; sua função consiste em trabalhar na despensa da terceira classe.

Albert Pearcy é um comissário experiente; quando foi transferido do Oceanic *para o* Titanic, *ele já estava na White Star Line havia cinco anos. Contudo, ele está no* Titanic *há menos de uma quinzena e, assim como boa parte da tripulação, ainda tem dificuldade para se localizar dentro do enorme navio. Ao depor no inquérito do British Board of Trade, em maio de 1912, houve o seguinte diálogo entre Albert e o procurador-geral, Sir Rufus Isaacs:*

Isaacs: Você estava de folga quando houve a colisão na noite daquele domingo?
Pearcy: Sim.
Isaacs: Você estava junto dos demais do lado de fora da despensa?
Albert: Sim.
Isaacs: E ela ficava no convés E?
Pearcy: Sim, creio que era no convés E. Não estou muito seguro.
Isaacs: Ele disse convés E, mas não tenho certeza de que ele está correto.

Pearcy: Não tenho certeza de que estou correto. Sei que era do lado de fora da despensa.
Isaacs: Vou fazer uma pergunta que vai esclarecer tudo: era no mesmo convés em que ficavam os alojamentos dos comissários da terceira classe?
Pearcy: Sim.
Isaacs: No mesmo convés do salão de jantar da terceira classe?
Pearcy: Sim.
Isaacs: Então era no convés F.

O comissário John Hart teve muita dificuldade para convencer algumas mulheres da terceira classe a subir com suas crianças para o convés de botes, mas ele conseguiu reunir um grupo de trinta. A rota até os botes salva-vidas é complicada em virtude das regras da imigração americana, que determinavam que a terceira classe deveria ficar separada da primeira. O grupo de Hart está vendo partes do navio que nunca viram antes. Eles emergem da escadaria principal da primeira classe para o convés de botes, então seguem na direção do bote salva-vidas 8; Hart vê que ele já está prestes a ser lançado.

Os engenheiros do *Titanic* estão determinados a lutar contra a água, que não para de subir, e agora que algumas das portas à prova d'água foram destravadas na ponte de comando, eles trouxeram canos portáteis de sucção para a porção anterior das caldeiras 1, 2, 3 e 4.

Acima deles, no convés F, o comissário Joseph Wheat teve de voltar para pegar alguns objetos pessoais de sua cabine, que fica perto do banho turco, e para verificar se as salas de banho dos atendentes estão vazias. Wheat vira para subir as escadas, mas para no meio do caminho. Há uma trilha de água descendo pelas escadas do convés E, alta o suficiente apenas para cobrir o calcanhar de suas botas.

Mas isso significa que a água agora está alagando os conveses acima da sala das caldeiras 4 e 5, onde os engenheiros batalham para reduzir a inundação. É apenas uma questão de tempo antes que ela encontre o caminho até eles.

00h52, horário local na ponte de comando do Titanic

Isidor e Ida Straus agora perambulam próximo ao bote salva-vidas 8. Ida ajuda sua criada, Ellen Bird, a entrar a bordo e em seguida sobe na amurada, como se também fosse embarcar, mas, de repente, sente um

aperto no coração e muda de ideia. Ela tira seu casaco de pele e o entrega a Ellen:

– Eu não vou precisar – ela diz ao descer da amurada e se agarrar ao marido. – Vivemos todos esses anos juntos. Eu vou aonde você for.

Helen Candee observa a multidão no convés de botes, alguns usando trajes de noite, outros estão de pijamas. "Cada um dos presentes andava com seu kit de sobrevivência, aguardando os horrores que estavam por vir. Era um baile de gala no Inferno de Dante."

> *John Hart: Aqueles que estavam dispostos a subir ao convés de botes foram devidamente direcionados. Alguns não queriam subir e ficaram para trás. Outros subiram ao convés e acharam que estava muito frio, e viram que os botes estavam sendo desatrelados e pensaram que era mais seguro ficar no navio e, consequentemente, voltaram para suas cabines.*
>
> *Procurador-geral Simon: Você diz que eles pensavam que estariam mais seguros no navio? Você ouviu algum deles dizer isso?*
>
> *Hart: Sim, ouvi dois ou três deles dizendo que preferiam permanecer no navio em vez de serem jogados na água como se fossem conchas.*
>
> *Depoimento do comissário **John Hart** no inquérito do British Board of Trade*

Cerca de 00h53, horário local na ponte de comando do Titanic

O quartel-mestre George Rowe atravessa o convés de botes carregando uma pesada caixa de metal cheia de rojões sinalizadores para a ponte de comando. Ele consegue ouvir a banda do navio tocando.

O coronel Archibald Gracie desceu ao seu camarote no convés C da primeira classe com o intuito de pegar alguns cobertores para levar aos botes salva-vidas, mas deu de cara com a porta trancada. Um comissário que ele não reconhece lhe diz:

– É para evitar pilhagens.

Juntos, eles vão até os alojamentos dos comissários, onde ficam guardados cobertores extras.

Algumas mulheres e crianças da terceira classe, trazidas até o bote 8 por John Hart, estão galgando a escadaria da primeira classe para se manterem aquecidas. Hart volta o mais rápido que consegue para a porção posterior do navio para tentar achar mais mulheres e crianças – mas ele mal consegue atravessar a multidão de homens da terceira classe reunida no poço do convés da popa, aguardando para subir ao convés de botes.

00h55, horário local na ponte de comando do Titanic

O quarto oficial Boxhall e o quartel-mestre George Rowe disparam rojões sinalizadores a cada cinco minutos. Toda vez que lançam um rojão, eles têm de afastar todo mundo do bote 1, que está quase pronto para ser desatrelado, pois o soquete de lançamento está muito próximo de sua proa.

No *Californian*, o engenheiro assistente Ernest Gill fita os rojões e diz a si mesmo: "Deve ser uma embarcação em perigo".

Ele sabe que não é sua função notificar a ponte de comando ou os vigias, e, além disso, está convencido de que eles também devem ter visto.

Até agora, os botes 7 e 5 foram lançados. Os botes 3 e 1 estão quase prontos para serem baixados. Todos no lado boreste, sob a supervisão dos oficiais Murdoch e Lowe. A bombordo, Charles Lightoller está prestes a lançar seu primeiro bote salva-vidas, o de número 8.

■ *O lançamento dos botes salva-vidas foi errático a noite toda; por exemplo, 40 minutos se passaram após o lançamento do primeiro bote antes que qualquer bote da popa fosse desatrelado. Isso se deve ao fato de que o* Titanic *sofre com a falta de marinheiros experientes. As tripulações nos transatlânticos em 1912 consistiam sobretudo de comissários, foguistas e engenheiros. Dos 862 tripulantes, apenas 50, aproximadamente, são primeiros-marinheiros e, dentre eles, somente uma pequena proporção tem a competência necessária para lançar botes salva-vidas. À medida que a noite avança e mais marinheiros são postos nos botes para conduzi-los, o número de marujos competentes diminui drasticamente.*

A visão dos rojões aterroriza Lucy Duff Gordon. Inicialmente, ela decidira que não deixaria o marido, apesar de os marinheiros agarrarem seu braço e tentarem colocá-la à força em um bote. Sir Cosmo pergunta ao primeiro oficial Murdoch se todos eles poderiam entrar no barco.

– Sim, eu gostaria que o fizessem – Murdoch responde. Lucy, então Laura "Franks" Francatelli, e a seguir Sir Cosmo escalam para dentro do bote salva-vidas 1.

Lá embaixo, na sala da caldeira 5, a batalha contra a enchente continua. O foguista-chefe Fred Barrett levanta a tampa da galeria de acesso às válvulas das bombas de água para que os engenheiros possam entrar. A sala está cheia de vapor, pois a água foi drenada para apagar o fogo, e a visibilidade está reduzida a poucos metros. Há cerca de vinte homens que já estão habituados a lidar com incêndios na sala da caldeira 5 – agora eles estão a caminho dos conveses superiores.

O engenheiro assistente júnior Jonathan Shepherd corre pela sala da caldeira para auxiliar seu superior, Herbert Harvey, mas em meio à densa cortina de vapor ele não vê que a tampa da galeria está aberta e cai lá dentro, quebrando a perna. Fred Barrett e Harvey o carregam para a sala das válvulas 5.

00h57, horário local na ponte de comando do Titanic

O barulho dos oito exaustores nas chaminés do *Titanic* para subitamente. O segundo oficial Lightoller escreveu mais tarde que "um silêncio de morte, porém mil vezes mais intenso, tomou conta de todo o navio. Era quase desconcertante conseguir ouvir as vozes novamente".

A música tocada pela banda do navio agora é tranquilamente audível por todo o convés de botes.

O bote salva-vidas 3 está sendo baixado do lado boreste do *Titanic*. Os oficiais Lowe e Murdoch assistem à descida lenta e cuidadosa, assim como o Dr. Washington Dodge, cuja esposa está a bordo. Ele se pergunta se fez a coisa certa – será que apenas colocou a mulher em um perigo muito maior ao embarcá-la em um bote no meio do

Atlântico? Ele ouviu alguns oficiais dizendo que o *Titanic* ainda flutuaria por mais oito ou dez horas.

O bote salva-vidas 3 leva apenas cinquenta pessoas a bordo – ou seja, tem espaço para pelo menos mais quinze. No inquérito do Senado dos EUA, o quinto oficial Harold Lowe afirmou que não conseguiu reunir pessoas suficientes para enchê-lo. Questionado se teria "selecionado arbitrariamente" mulheres no convés, ele redarguiu:

– Você diz "selecionar". Não existia "seleção" alguma. As damas simplesmente embarcavam primeiro, não importava se eram da primeira, da segunda, da terceira ou da sexagésima-sétima classe; todas eram iguais – mulheres e crianças primeiro.

> "Já que eles estão lançando os botes, deveriam pelo menos colocar pessoas dentro deles."

1h00, horário local na ponte de comando do Titanic

O salão de fumo da primeira classe estaria vazio se não fosse por três homens sentados ao redor de uma mesa: Clarence Moore, homem de negócios dos Estados Unidos que foi à Inglaterra para adquirir cinquenta pares de cães *foxhound*; o major Archibald Butt, assessor do presidente Taft; e o pintor Francis Millet, amigo íntimo de Butt. Os senhores parecem indiferentes ao drama que se desenrola ao redor deles.

O bote salva-vidas 8 acabou de chegar à água – é um dos botes do lado bombordo, sob os cuidados do segundo oficial Lightoller. O barco é brevemente iluminado pela chama de fósforos, visto que dois garçons do salão de jantar acendem cigarros, para grande irritação da passageira de 55 anos, Sra. Ella White. Seu aborrecimento aumenta quando outro comissário manuseia o remo desajeitadamente.

– Por que você não coloca o remo na trava? – ela sugere.

– Você quer dizer enfiar naquele buraco?

– Mas é claro!

– Eu nunca manejei um remo antes... mas acho que consigo remar.

Lucy, a condessa de Rothes, que ia ao encontro do marido no Canadá, assume o controle do timão. O marinheiro Thomas Jones, a quem Lightoller colocou no comando do bote, ficou mais do que satisfeito em abrir mão dessa tarefa para ela.

– Eu vi o modo como ela se portava, e ouvi o modo curto e decidido com que se dirigia aos demais, e soube que ela valia mais do que qualquer um dos homens a bordo – ele declarou posteriormente.

Com a condessa, viaja a criada de 20 anos Roberta Maioni, que logo assume um dos remos. No bolso de seu quimono, ela traz um broche da White Star Line, que lhe foi dado por um jovem comissário de quem ela gostava. Sua empregadora não traz nenhum souvenir nem nada de valor – quando cruzou com Herbert McElroy, o comissário-chefe, no convés C, ele a chamou:

– Depressa, minha cara senhora, não temos muito tempo. Fico feliz que não tenha me pedido para pegar suas joias como algumas damas pediram!

Hugh Woolner continua zeloso em seus cuidados com Helen Candee. Ele e outro admirador, Edward Austin Kent, estão indo na direção do bote salva-vidas 6. De repente, o capitão Smith grita para eles:

– Ei, vocês dois, afastem-se desse bote! Não é permitido homens perto dos botes salva-vidas!

Eles retrocedem e Helen Candee embarca sozinha, mas ela tropeça em dois remos deitados ao longo do bote, cai e quebra o tornozelo.

O bote salva-vidas 1, a boreste do *Titanic*, perto da ponte de comando, está suspenso nos turcos, aguardando para ser descido. Trata-se de um cúter usado para emergências, como resgatar alguém que caiu no mar, e tem capacidade para apenas quarenta pessoas. No momento, ele tem apenas três sentadas a bordo: Sir Cosmo Duff Gordon, sua esposa Lucy e a secretária dela, Laura "Franks" Francatelli, além do vigia George Symons, que ajudou no lançamento dos botes 5 e 3.

Charles Stengel, homem de negócios americano que pouco antes colocou a mulher num bote e a viu ser machucada pelas botas do Dr. Frauenthal, tem a permissão de Murdoch e salta sobre o guarda-corpo do convés, mas escorrega e cai de cara no bote salva-vidas 1.

– Essa foi a coisa mais engraçada que eu vi hoje à noite – Murdoch gargalha.

Stengel também dá risada, tranquilizado pelo riso do oficial.

"Talvez não seja tão perigoso quanto eu imaginei...", ele pensa.

■ *Murdoch está ansioso para lançar o bote 1, pois tem de começar a trabalhar nos quatro botes da popa o mais rápido possível.* O Titanic *agora está começando a ganhar uma inclinação a bombordo, o que ameaça dificultar o lançamento dos botes a boreste – eles correm o risco de descer se chocando contra os rebites no casco do navio.*

1h05, horário local na ponte de comando do Titanic

A dianteira do *Titanic* já afundou cerca de 4°.

O bote salva-vidas 1 está sendo desatrelado do lado boreste do navio, com apenas 12 pessoas a bordo. Seis delas são foguistas que escaparam da sala de máquinas. O graxeiro Walter Hurst, que acabou de chegar ao poço do convés vindo da sala de máquinas, avista o bote.

"Já que eles estão lançando os botes, deveriam pelo menos colocar pessoas dentro deles", ele pensa.

Então um dos cabos de sustentação do bote se enrosca, e o cúter começa a empinar lentamente durante a descida.

– Cortem com uma faca! – Murdoch grita para o pessoal no bote. Ninguém tem uma faca, nem mesmo os tripulantes; então Murdoch apanha uma pesada barra de metal e joga para baixo, berrando:

– Cuidado com a cabeça!

O impacto da barra chacoalha o cúter e libera o cabo enroscado.

– Afastem-se o mais rápido possível, pelo menos uns 180 metros! – Murdoch grita para baixo.

Conforme o bote é colocado sobre a água e começa a se afastar, Lucy Duff Gordon olha para cima e vê o quartel-mestre Rowe disparando mais rojões sinalizadores.

■ *Lady Lucy escreveu depois: "Jamais me esquecerei de como a água parecia profunda e escura ao nosso redor, de como odiei deixar o grande e acolhedor navio por aquele frágil e diminuto bote".*

Murdoch agora se dirige para a porção posterior do navio, para ajudar no lançamento dos botes remanescentes a boreste.

Cerca de 1h08, horário local na ponte de comando do Titanic

Após serem encaminhados de um bote salva-vidas para outro do lado boreste, Milton Long, Jack e John Thayer agora estão do lado bombordo, conversando com George Dodd, comissário do salão de jantar da primeira classe. Para a surpresa deles, Dodd lhes conta que a Sra. Thayer ainda está a bordo, e não em segurança em um bote salva-vidas como eles pensavam.

O radiotelegrafista Harold Bride está fazendo excursões frequentes ao convés de botes para atualizar o capitão Smith sobre o progresso e a velocidade do *Carpathia*.

Enquanto isso, Charles Lightoller prepara-se para baixar o bote 6, a bombordo. É apenas o segundo bote que ele consegue lançar. Lightoller ouve a música da banda do navio; ele escreveu posteriormente: "Eu particularmente não gosto de jazz, mas estava feliz por ouvir essa música naquela noite. Acho que ela foi de grande auxílio para todos nós".

1h10, horário local na ponte de comando do Titanic

O bote salva-vidas 6 está sendo baixado do lado bombordo. À medida que a água do mar se espalha mais uniformemente pela largura do navio, a inclinação a bombordo é reduzida, mas aqueles a bordo dos botes ainda têm de empurrá-los para mantê-los longe do casco do *Titanic*. Molly Brown é uma das mulheres a bordo. O segundo oficial Lightoller viu que ela estava começando a se afastar do bote; então Molly foi repentinamente surpreendida por "uma sombra, e poucos segundos depois senti que alguém estava me segurando".

– Você vai também! – Lightoller bradou.

Do bote, Molly olha para cima e vê o capitão Smith olhando para baixo como um "pai solícito". Ele grita que os passageiros devem "remar na direção das luzes a distância" e se certificar de que "todos os

botes se mantenham agrupados". Então ela olha para baixo e vê água vertendo para dentro da escotilha aberta de uma cabine.

Há cerca de 28 pessoas a bordo do bote de Molly Brown – duas delas são da tripulação do *Titanic*: Robert Hichens, o quartel-mestre que estava ao leme quando o navio colidiu com o iceberg, e Frederick Fleet, o vigia que o avistou. O barco tem capacidade para 65 pessoas.

O bote já está quase na altura do convés C quando Hichens grita para Lightoller que dois homens não são suficientes para manejar o bote. Lightoller se debruça e dá uma olhada na embarcação, então se vira para os homens ao seu redor:

– Algum marinheiro por aqui?

Após uma pausa, o major Arthur Peuchen dá um passo à frente:

– Não sou marinheiro, mas sou velejador; se eu puder ser de alguma serventia...

Lightoller aponta para os cabos suspensos na cabeça do turco, a cerca de três metros da lateral do navio.

– Se você for marinheiro o bastante para descer por esses cabos e chegar até o bote, pode ir em frente.

Peuchen salta sobre o vão, agarra os cabos e desce devagar até o bote 6.

O bote salva-vidas 6 é o sexto bote lançado do *Titanic* num intervalo de vinte minutos. Todos eles levam apenas passageiros da primeira classe e membros da tripulação. O major Arthur Peuchen é um dos poucos homens que Charles Lightoller permitiu subir nos botes.

Lightoller atestou depois que seu plano era trazer de volta os botes que não estivessem lotados até as portas das pranchas de embarque dos conveses inferiores para coletar mais mulheres e crianças. Os botes seriam então transferidos para o outro navio cujas luzes ele via a distância. Lightoller afirmou que mandou o contramestre Alfred Nichols e mais três homens abrirem a porta da prancha de embarque do convés inferior a bombordo, "mas nem ele nem nenhum de seus homens foram vistos novamente".

Uma afluência de água começa a brotar entre as caldeiras na sala 5. A antepara entre as caldeiras 5 e 6 se arrebentou. O engenheiro Herbert

Harvey grita para Fred Barrett fugir, e Barrett corre para a escada de fuga sem olhar para trás. Jonathan Shepherd, o assistente de Harvey, incapaz de se mover por causa da perna quebrada, se afoga à medida que a água sobe.

> *Eles nos disseram que estava tudo bem, e nós achamos que não havia perigo. Mas o navio não seguia em frente e logo alguns começaram a desconfiar de que não estavam nos contando a verdade e que talvez estivéssemos naufragando.*
>
> ***Mariana Assaf**, passageira da terceira classe*

Cerca de 1h12, horário local na ponte de comando do Titanic

O *Olympic*, que navega de volta para casa, captou os longínquos chamados de socorro de seu irmão e está tentando entrar em contato com ele. Finalmente, Jack Phillips responde ao *Olympic* e lhe passa a posição do *Titanic*.

O *Olympic* está a 813 quilômetros de distância.

Os oficiais Lowe e Moody operam os botes 14 e 16.

– Eu acabei de despachar botes sem nenhum oficial, então é melhor ter um oficial em pelo menos um desses dois – Lowe fala, sugerindo que um lugar deveria ser reservado para ele ou para Moody.

– Vai você. Eu encontro outro bote – Moody responde.

Lowe embarca no bote 14 e Moody começa a encher o bote 16.

Harold Lowe seria eternamente grato a James Moody por sua decisão tão generosa. Moody, enquanto o oficial de menor patente, tinha todo o direito de pegar um lugar num daqueles botes salva-vidas.

O *Carpathia* avança o mais rápido que pode ao resgate do *Titanic*. O capitão Rostron passou uma lista de instruções extremamente detalhada para cada um de seus oficiais e chefes de departamento.

Para o inquérito do Senado americano sobre o naufrágio, o capitão Rostron transcreveu a lista de instruções que deu. Como o Carpathia *estava na "rota Mediterrânea", ele contava com mais de um médico para refletir a diversidade dos passageiros.*

- *Médico inglês, com assistentes, de plantão no salão de jantar da primeira classe.*

- *Médico italiano, com assistentes, de plantão no salão de jantar da segunda classe.*
- *Médico húngaro, com assistentes, de plantão no salão de jantar da terceira classe.*
- *Cada médico tem de fornecer medicamentos, estimulantes e tudo o mais que houver à disposição para alívio imediato dos que estiverem feridos ou doentes.*
- *Comissário-chefe, com os encarregados dos comissários, para receber os passageiros, etc., nas diferentes pranchas de embarque, e supervisionar nossos próprios comissários na assistência aos passageiros do Titanic, que devem ser conduzidos aos salões de jantar, etc.; também ficam responsáveis por registrar a religião e o sobrenome de todos os sobreviventes assim que possível para transmitir pelo radiotelégrafo.*
- *Inspetores, comissários dos porões de carga e mestre de armas para controlar nossos próprios passageiros que viajam nos porões de carga e mantê-los fora do salão de jantar da terceira classe, bem como fora do convés para evitar confusão.*
- *Encarregado dos comissários: Todos os atendentes devem ser convocados para servir café, etc., de prontidão para auxiliar todos os nossos tripulantes.*
- *Providenciar café, chá, sopa, etc., para todos os salões, cobertores nos salões, nas pranchas de embarque e alguns para os botes.*
- *Assegurar que todos os resgatados recebam cuidados e tenham suas necessidades imediatamente atendidas.*
- *Minha cabine e as de todos os oficiais devem ser liberadas. Salões de fumo, biblioteca, etc., salões de jantar, devem ser utilizados para acomodar os sobreviventes.*
- *Todos os leitos livres no porão de cargas serão utilizados para os passageiros do Titanic, e mantenham os nossos passageiros do porão de carga agrupados.*
- *Comissários devem ser posicionados em todos os corredores para tranquilizar nossos passageiros, caso eles questionem o barulho durante o lançamento de nossos botes, etc., ou sobre o funcionamento dos motores.*
- *A tudo eu adiciono estritamente a necessidade de ordem, disciplina e discrição para evitar confusões.*
- *Imediato e primeiro oficial: Todos os oficiais devem ser convocados; para servir café, etc., preparar e conduzir todos os botes.*
- *Todas as portas das pranchas de embarque devem ser abertas.*
- *Trilhas de luzes elétricas em cada uma das pranchas de embarque e por toda a lateral.*
- *Polia com cordões enganchada em cada uma das pranchas de embarque.*
- *Uma maca portátil em cada uma das pranchas de embarque para transportar os doentes ou feridos.*
- *Cadeiras de suspensão. Cada prancha de embarque deve ter bolsões de lona e escadas de corda; os bolsões de lona para as crianças [para trazer bebês e crianças a bordo].*
- *Cabos com ambas as extremidades livres; com nós nas pontas e laçadas firmes ao longo das laterais do navio, para as cordas dos botes ou para ajudar as pessoas a subirem.*
- *Cordas de escalada distribuídas ao longo da lateral do navio e gaxetas disponíveis perto das pranchas de embarque para estabilizar as pessoas nas cadeiras, etc.*
- *Gruas a vante, prontas e equipadas, e guinchos a vapor; também avisar aos oficiais para se prepararem para as mais diversas situações e algumas eventualidades.*

- *Rojões coordenados devem ser lançados às 2h45 e então a cada quarto de hora para tranquilizar o Titanic.*

O segundo oficial do Carpathia, *James Bisset, declarou que assim que as instruções foram entregues, "todos nós estávamos de olhos bem abertos".*

"Esses pobres diabos, eles não têm a menor chance."

Cerca de 1h15, horário local na ponte de comando do Titanic

A comissária Mary Sloan repara que o capitão parece agitado. Ela escreveu depois para a irmã: "Os passageiros podem não ter notado, mas eu notei. E então soube que não tínhamos muito tempo".

No convés de botes, os passageiros da primeira classe Jacques e May Futrelle observam abaixo os passageiros da terceira classe no poço do convés da popa. Para May eles parecem "um tanto apáticos".

– Esses pobres diabos – Jacques diz –, eles não têm a menor chance.

Após colocar Helen Candee no bote 6, Hugh Woolner tenta convencer Ida Straus de que ela também deveria ir.

– Eu sempre vivi com meu marido; então por que deveria deixá-lo agora?

Hugh Woolner e outros passageiros tentam convencer Isidor a abandonar o navio – se ele for, sua esposa o seguirá.

– Estou certo de que ninguém teria objeções ao ingresso de um distinto cavalheiro como o senhor. Parece que há lugares nesse bote – Woolner argumenta.

– Não embarcarei antes dos outros homens – Straus responde. O casal então senta-se em duas espreguiçadeiras na parte envidraçada do convés A.

Martin Rothschild, um fabricante de roupas de Nova York, sai de seu camarote no convés C e dá de cara com Frederick Ray, comissário do salão de jantar. Ray está vestindo um sobretudo que resgatou de sua cabine no convés E, que agora já está submersa. Os dois homens já se conhecem, pois Ray serviu Rothschild no *Olympic*. Ray lhe pergunta

onde está a esposa e Rothschild responde que ela está sã e salva em um bote salva-vidas.

– Parece que a situação é grave – Ray comenta.

– Não creio que seja tudo isso – Rothschild discorda.

Ray não menciona que acabou de ver o convés E alagado.

Os dois homens vão juntos até o convés A, onde seguem por caminhos diferentes. Ray se dirige para o bote que lhe foi designado, o número 9.

Pilhas de pães que não foram levados aos botes estão acumuladas no convés de botes.

No estacionário *Californian*, a pouco mais de quinze quilômetros de distância, o segundo oficial Herbert Stone vê cinco rojões através de seus binóculos. Ele não crê que eles estão sendo disparados por aquele vapor ao longe, posto que não consegue enxergar fagulhas do disparo no convés e, além disso, os rojões parecem estourar bem longe daquele navio.

Pelo tubo de voz, ele chama o capitão Lord, que está dormindo na sala dos mapas – completamente vestido.

– São sinalizadores de alguma companhia? – Lord pergunta.

– Não sei, mas eles parecem todos brancos para mim.

– Bem, tente contatá-los com o código Morse.

– Sim, senhor.

– E, quando tiver uma resposta, mande o Gibson [o aprendiz de oficial] me avisar.

– Sim, senhor.

Deitado no sofá, o capitão Lord consegue ouvir o som dos cliques da lâmpada Morse. E então volta a dormir.

■ *Sinalizadores de companhias nunca são rojões brancos, e sim rojões de faíscas coloridas, usados pelos navios com o propósito de se identificarem. O regulamento do Board of Trade é claro: se houver qualquer dúvida em relação a um sinalizador de companhia, eles devem ser tratados como sinalizadores de perigo. O código internacional para sinalizadores de perigo em 1912 atesta que, à noite, "devem ser utilizados rojões ou artefatos pirotécnicos que disparem centelhas de qualquer cor ou padrão, disparados em intervalos regulares".*

1h16, horário local na ponte de comando do Titanic

No bote salva-vidas 1, o vigia George Symons vê a água encobrir a segunda fileira de escotilhas abaixo da placa com a inscrição "*Titanic*".

> "Passamos duas horas discutindo os carpetes para as cabines da primeira classe e quinze minutos discutindo os botes salva-vidas".

Cerca de 1h20, horário local na ponte de comando do Titanic

O bote salva-vidas 7, o primeiro a ser lançado, já está na água há quarenta minutos. Alguns ocupantes temem que se o *Titanic* afundar, eles serão tragados pela sucção da água. Helen Bishop, em lua de mel com o marido Dickenson, que está sentado perto dela no bote, tenta tranquilizar os colegas dizendo que um vidente egípcio previu que ela sobreviveria a um naufrágio, a um terremoto, mas encontraria a morte em um acidente de carro.

– Eu tenho de ser resgatada para que o restante da minha profecia possa se concretizar – ela diz.

Na sala de máquinas, a água avança pelas chapas de aço do piso do porão de carga da caldeira 4. O engenheiro John Hesketh grita para os foguistas ao seu redor:

– Nós fizemos tudo o que podíamos, senhores. Saiam agora!

A maioria dos carvoeiros, graxeiros e foguistas sai dos porões de cargas e da sala de máquinas.

O fogo ainda queima na caldeira 2 para fornecer energia para os dínamos de emergência do *Titanic*.

A água agora avança ainda mais pelo Scotland Road e toma conta dos lances de escadas de ambos os lados. Está vazando para o mar pela porta aberta da prancha de embarque do lado bombordo.

Ao pé dos degraus que conduzem do convés B para o poço do convés à ré, onde vários passageiros da terceira classe estão se reunindo, o chef do restaurante *à la carte*, Pierre Rousseau, e o *maître d'*, Paul Maugé, estão tentando persuadir os comissários a deixá-los passar. Os

comissários tentam despachá-los, pensando que são passageiros da terceira classe, mas Paul Maugé diz seus nomes e então eles conseguem subir.

Há uma tensão crescente para colocar as mulheres nos botes salva-vidas. A comissária Mary Sloan está hesitante quanto a subir no bote 16. Thomas Andrews a vê.

– Você ainda está aqui?

– Todos os meus amigos estão ficando para trás. Seria maldade eu ir...

– Seria maldade para você *não* ir. Você precisa embarcar!

No lado boreste do convés de botes, a jornalista Edith Rosenbaum, vestindo um casaco de pele e chinelos de veludo, agarrada ao seu porquinho da sorte, percebe o presidente da White Star Line, Bruce Ismay, olhando para ela.

– O que você está fazendo no navio? Pensei que todas as mulheres já haviam partido! Se houver alguma outra mulher por perto, venha logo para a escadaria! – ele brada.

Edith vai até Ismay, que está no alto da escada de metal que leva ao convés A. Ismay a agarra pelo braço e a escolta até dois membros da tripulação que também a seguram.

– Não me empurrem – ela protesta, enquanto os homens tentam colocá-la no bote.

– Se você quer ficar, então fique! – um marinheiro rebate com um rosnado e a solta.

Edith procura seu chinelinho de veludo, que perdeu enquanto se debatia, e permanece do navio.

■ *Bruce Ismay decerto estava bem ciente de que não havia botes salva-vidas suficientes para todos os passageiros do* Titanic. *Ele participou de uma reunião na Harland and Wolff no início de 1910 na qual o diretor executivo, Alexander Carlisle, propôs equipar o* Olympic, *o* Titanic *e um ainda não definido terceiro navio, o* Gigantic, *com 48 botes salva-vidas, com uma capacidade total de 2.886 pessoas. Ismay declarou que 48 eram botes demais e que eles deviam fechar em 16, conforme as determinações do Board of Trade. Em seguida passaram a debater a decoração dos navios. Alexander Carlisle declarou posteriormente: "Passamos duas*

horas discutindo os carpetes para as cabines da primeira classe e quinze minutos discutindo os botes salva-vidas".

> *Não era o lançamento dos botes que demorava. Nós teríamos colocado todos os botes na água em menos de dez minutos. Conseguir reunir as pessoas é que tomava tempo.*
>
> ***Quinto oficial Lowe**, inquérito do British Board of Trade*

> *O Sr. Lowe era muito jovem e tinha um aspecto pueril; mas mesmo assim ele compelia as pessoas a obedecê-lo. Ele correu entre os passageiros, ordenando que as mulheres entrassem nos botes. Muitas o seguiram, quase atordoadas, mas outras permaneceram junto de seus companheiros.*
>
> ***Charlotte Collyer**, passageira da segunda classe*

John e Jack Thayer se reuniram a Marian e sua criada. Junto de Milton Long, eles estão descendo do convés de botes para a dianteira do convés A, onde lhes foi dito que os botes estão sendo carregados. Jack e Milton tentam se manter perto dos demais conforme cruzam o lounge extremamente lotado da primeira classe, mas as pessoas continuam se empurrando à frente deles. E, assim, Jack perde seus pais de vista completamente.

1h22, horário local na ponte de comando do Titanic

O *Olympic* recebe uma mensagem do *Titanic*:

"O capitão pede que prepare seus botes. Afundando rápido na frente. Qual é sua posição?"

Um comissário do *Titanic*, com as mãos nos bolsos, fuma um cigarro enquanto aguarda, rodeado por passageiros da primeira classe.

Violet Jessop o encara com desaprovação.

Toda vez que lança um dos botes a bombordo, o segundo oficial Lightoller vai até o topo da escada de emergência que leva ao convés C e confere o nível da água para calcular quanto tempo resta ao navio. Ele escreveu mais tarde: "A visão daquela água verde e gelada, rastejando fantasmagoricamente pela escada, ficou indelevelmente estampada em minha memória. Pouco a pouco, ela foi subindo, engolindo as luzes elétricas, uma a uma, e elas, por sua vez,

resplandeciam sob a superfície com um efeito terrivelmente medonho".

1h23, horário local na ponte de comando do Titanic

A boreste do convés de botes, ao lado do bote salva-vidas 14, o Dr. John Simpson, cirurgião assistente do navio, entrega uma lanterna ao quinto oficial Harold Lowe e diz:

– Isso aqui vai ser bem útil para você.

Parados ali perto estão Harvey e Charlotte Collyer e a filha de 8 anos, Marjorie, enrolada em um cobertor da White Star Line que eles trouxeram da cabine. Charlotte veste o sobretudo do marido, em cujo bolso está a carta que ela escreveu aos pais na biblioteca durante a tarde. Toda a bagagem que eles trouxeram para começar uma vida nova como fruticultores em Idaho agora está debaixo d'água. Pouco antes, Charlotte assistiu ao lançamento dos botes salva-vidas 7 e 5 sob a supervisão do primeiro oficial Murdoch e ficou impressionada com a calma e a bravura dele. Agora, no entanto, é Harold Lowe que ela admira, enquanto ele carrega o bote 14. Apesar de sua pouca idade, ele sabe como fazer com que as pessoas executem o que ele quer e não aceita desaforos.

Lowe tem de ser firme – uma atmosfera crescente de pânico está se criando ao redor dos botes entre os passageiros e a tripulação. Os marinheiros gritam que os homens devem permanecer longe dos barcos, e um deles arrebata Marjorie dos pais e a empurra para o bote.

– Agora você também! – outro homem grita para Charlotte. – Você é mulher. Tome um assento no bote antes que seja tarde demais!

Um marinheiro a agarra pelo braço e outro põe as mãos em torno de sua cintura e juntos eles a levantam na direção do bote.

– Vá, Lottie! Pelo amor de Deus, seja valente e vá! Eu vou conseguir um lugar em outro barco. – Charlotte ouve as palavras do marido pouco antes de ser içada por cima do baluarte para ser colocada no bote. Ela tropeça, bate a cabeça num remo e, cambaleando, ainda consegue ver Harvey em meio aos homens aglomerados. No bolso interior do paletó, ele ainda leva em espécie todas as economias da vida deles.

Charlotte não teve tempo de se despedir do marido, assim como Esther Hart, que também está no barco junto da filha Eva. Benjamin Hart disse a Lowe enquanto o bote estava sendo carregado:

– Eu não vou entrar. Pelo amor de Deus, cuide da minha esposa e da minha filha.

Ele pede a Eva que "segure na mão da mamãe e seja uma boa menina", em seguida se vira e se afasta. Esther sabe que nunca mais verá Benjamin novamente.

O foguista Thomas Threlfall acabou de chegar ao convés, após ser liberado da sala de máquinas poucos minutos atrás; ele aproveita sua única chance e salta por cima do guarda-corpo até o bote 14. O oficial Lowe, que decidiu assumir o comando desse bote, também pula a bordo, gritando para os homens nos turcos:

– Desçam!

Um jovem de 16 anos, que estava junto ao guarda-corpo com os olhos fixos em Lowe, esperando desesperadamente ter a permissão de escapar do navio que naufraga, salta para dentro do bote, perto de Charlotte Collyer. Ela e outras mulheres instintivamente o escondem debaixo de suas saias enquanto ele rasteja para baixo de um dos assentos. Lowe saca sua Browning automática e arranca o rapaz de seu esconderijo. O oficial aponta a arma para o rosto do garoto.

– Eu te dou dez segundos para voltar ao navio antes que eu estoure seus miolos!

Ele implora para ficar. A pequena Marjorie Collyer, de 8 anos, pega a mão de Lowe.

– Oh, seu moço, não atire. Por favor, não atire no pobre homem!

Lowe sorri para Marjorie, então abaixa a arma e diz gentilmente para o adolescente:

– Por Deus, seja homem. Temos mulheres e crianças para salvar. Temos que parar nos conveses inferiores e recolher mais mulheres e crianças.

O jovem se vira e começa a sair do bote, escalando o guarda-corpo. Charlotte Collyer o observa voltar para o convés, escondendo o rosto. Todas as mulheres no bote 14 estão soluçando.

– Desçam! – Lowe grita de novo.

De repente, mais um passageiro pula por cima do guarda-corpo, caindo em cima de uma criança dentro do bote. Lowe, enfurecido, agarra o homem pelo colarinho e o joga de volta para dentro do *Titanic*. Ele é cercado por um grupo de homens no convés que começam a espancá-lo.

O bote é desatrelado rapidamente. Para inibir qualquer outro passageiro de última hora, Lowe aponta a pistola para baixo e dá um tiro na água – ele está fervendo de raiva.

– Se mais algum homem pular no bote, vou atirar como se ele fosse um cachorro!

O bote salva-vidas chega ao mar com tanta força que a água espirra e dá um banho nos ocupantes, que têm de se agarrar às amuradas para não caírem.

No inquérito do British Board of Trade, Harold Lowe explicou que permitiu que os botes fossem baixados com a lotação incompleta porque estava (assim como Lightoller) "trabalhando com a ideia de que as portas das pranchas de embarque seriam abertas para que pudesse pegar mais pessoas". Questionado sobre onde ele ouviu dizer que as portas das pranchas seriam abertas, Lowe respondeu que ouviu dizer que o contramestre e um grupo de homens tinham sido enviados para abri-las e que ele disse àqueles no comando do bote salva-vidas para permanecerem numa distância em que poderiam ouvir se fossem chamados para retornar ao navio. Pressionado a dizer se tinha tomado providências para abrir as portas das pranchas de embarque ou para conduzir os passageiros até elas, Lowe replicou exasperado:

– Eu já não te disse que a ordem para que as portas das pranchas de embarque fossem abertas foi dada por outra pessoa?

Sob a supervisão do sexto oficial James Moody, o bote salva-vidas 16 está sendo desatrelado na extremidade traseira do lado bombordo do convés de botes. Moody fez um bom trabalho; o bote tem 56 passageiros, a maioria mulheres e crianças da terceira classe, e é o bote mais cheio até agora. A comissária Mary Sloan, que viu o capitão Smith com uma expressão preocupada poucos minutos antes, está a bordo, assim como a colega Violet Jessop. Com o acolchoado de seda que

pegou de uma cabine da primeira classe jogado sobre os ombros, Violet está ninando um bebê que um comissário pôs em seus braços antes de o bote começar a ser desatrelado, dizendo:

– Tome conta disso, sim?

Uma das razões para o bote estar mais cheio que os outros é a política adotada por Moody de permitir alguns homens a bordo, o que o segundo oficial Lightoller teria desaprovado. Um homem está usando pijamas brancos, o que, no brilho da noite, pensa outro passageiro, o faz parecer um boneco de neve.

1h25, horário local na ponte de comando do Titanic

Thomas Andrews, o projetista-chefe do *Titanic*, e o comissário responsável do convés estão jogando na água as espreguiçadeiras e quaisquer outros objetos de madeira que conseguem encontrar para ajudar aqueles que porventura pularem do navio.

O carvoeiro Thomas Dillon, de 34 anos, foi liberado da sala de máquinas e conseguiu chegar ao poço do convés da popa junto de vários passageiros da terceira classe – sobretudo homens, mas também algumas mulheres. Dillon ouve uma voz gritando no convés de botes:

– Mais alguma mulher aqui?

Dillon e alguns outros membros da tripulação vão atrás das mulheres remanescentes e as incitam a subir as escadas até os botes.

1h26, horário local na ponte de comando do Titanic

As luzes elétricas nos conveses do Titanic estão falhando, mas ainda funcionam, graças aos esforços dos engenheiros nos conveses inferiores.

Fora do alcance do radiotelégrafo, o transatlântico Baltic, da White Star, envia uma mensagem para o transatlântico Caronia, da Cunard, repassar ao Titanic:

"Estamos indo até vocês, fiquem em contato conosco."

Jack Phillips nota que o sinal do radiotelégrafo está ficando mais fraco à medida que o aparelho perde a potência.

■ *O* Baltic *foi o navio que ajudou no resgate dos passageiros do* Republic, *quando ele colidiu com o* Florida *em 1909, no incidente que transformou*

o radiotelegrafista Jack Binns em herói.

1h27, horário local na ponte de comando do Titanic

O relógio de bolso, feito de prata, de John Starr March, funcionário americano da sala de correspondências, para de funcionar.

Todos os cinco carteiros trabalharam incansavelmente, arrastando os sacos de cartas para o convés superior, apesar de terem sido instados a fugir pelo comissário Alfred Theissinger: "Eles balançaram a cabeça, negando, e continuaram seu trabalho". Esse foi o momento em que John Starr March se afogou ou que seu relógio se encheu de água enquanto ele trabalhava. O relógio foi encontrado em seu corpo.

1h28, horário local na ponte de comando do Titanic

O *Frankfort* envia uma mensagem ao *Titanic*:

"Nosso capitão vai pegar a sua rota."

"OK; obg, obg." [obrigado, obrigado.]

Alfred Theissinger, que ajudou com os cabos do bote salva-vidas 15, tem esperança de ser levado a bordo.

– Não há a menor chance. Sinto muito – um oficial o informa.

O tocador de gaita Eugene Daly ajuda a prima Maggie e a amiga Bertha Mulvihill (que viaja de volta para os Estados Unidos para fazer uma surpresa para o noivo) a entrar no bote salva-vidas 15, que agora já foi baixado até o convés A. Ainda há mulheres e crianças aguardando para embarcar, mas para Eugene "a vida é bela... e eu quero me salvar" – então ele também entra no bote. Um oficial grita para ele sair; Eugene o ignora, então os membros da tripulação o puxam para fora.

Imanita Shelley, de 25 anos, e sua mãe, Lutie Parrish, estão sentadas nas espreguiçadeiras assistindo ao embarque no bote salva-vidas 12. Imanita não se sente muito bem. Um marinheiro vem falar com ela:

– Pelo amor de Deus, minha jovem senhora, entre no bote! Eles estão prestes a lançá-lo, é o último bote que resta... você não deveria correr esse risco!

Ao testemunhar a relutância de Lutie, Ida Straus, ainda aguardando no convés junto do marido Isidor, encoraja a senhora a ir com o

marinheiro. Um dos tripulantes tem seu próprio método de persuasão – ele pega Lutie Parrish no colo e a lança pelo vão entre o navio e o bote salva-vidas. Imanita pula atrás dela.

As damas fizeram uma viagem nada satisfatória. Em Southampton, elas foram conduzidas a uma cabine da segunda classe que ficava num dos conveses inferiores e que não tinha aquecimento, além disso era tão pequena que elas a chamavam de "cela". Após onze reclamações com o comissário-chefe, alegando que Imanita estava doente por causa da acomodação, e a ameaça de irem falar com o capitão, elas foram transferidas para uma cabine melhor.

Em seu depoimento juramentado ao inquérito do Senado dos EUA, Imanita Shelley passou a maior parte do tempo se queixando das cabines. A segunda, "embora fosse maior e mais espaçosa, não era mobiliada tão confortavelmente quanto as mesmas cabines na Cunard e em outras linhas...". Na primeira era "impossível abrir um baú de tamanho regular em tal cabine. Era impossível que uma terceira pessoa entrasse em tal cabine a menos que os ocupantes, antes de mais nada, se encarapitassem em seus leitos".

1h30, horário local na ponte de comando do Titanic

Os portões baixos no poço do convés da terceira classe, na popa, que o separam do convés de botes estão fechados e são vigiados por comissários. Alguns homens, contudo, acharam um jeito de escalar as duas gruas do poço e passar por cima do guarda-corpo.

Daniel Buckley, que pouco depois da colisão saltou de sua cama numa cabine da terceira classe e viu a água escorrendo por baixo da porta, estava ajudando a descer os botes salva-vidas no convés de botes, até que um tripulante lhe disse:

– Não perca a sua chance.

Buckley vê um punhado de homens, principalmente tripulantes, ao redor do bote 13, suspenso nos turcos e que está ocupado só pela metade com as mulheres. Os homens começam a entrar e Buckley segue o fluxo. Ele está usando um colete salva-vidas que lhe foi dado por um passageiro da primeira classe que tinha um a mais.

Os oficiais Murdoch e Moody veem os homens e ordenam que voltem. Eles se recusam. Os oficiais então sacam seus revólveres e atiram para o alto. Daniel Buckley começa a chorar e, agachado no piso do bote, é ocultado por uma mulher que joga seu xale em cima dele e diz:

– Fique abaixado, rapaz, finja que é o filho de alguém.

Contrariados, os outros homens descem. Buckley permanece escondido, mas no momento o bote salva-vidas 13 não vai a lugar algum.

A família libanesa que emigra para Connecticut – Sahid e Waika Nackid e a filha de um ano, Maria – acordou e conseguiu chegar ao convés de botes, vestindo sobretudos por cima dos pijamas. Eles dormiam durante a colisão e os primeiros chamados para subir ao convés.

Jack Thayer vê um passageiro da primeira classe sair do convés A com uma garrafa de gim Gordon e virá-la de uma só vez. "Se eu conseguir escapar desta com vida, está aí um homem que nunca mais verei novamente", Jack pensa.

No bote 12, Lutie Parrish olha para cima e vê Ida Straus sorrindo e acenando para ela. Lutie sorri de volta, impressionada com a serenidade da Sra. Straus, que "não está tentando fugir e faz de tudo para auxiliar os demais a escapar confortavelmente".

Bem quando o bote salva-vidas está prestes a pousar sobre a água, um jovem descrito por aqueles a bordo como um "italiano maluco" e "algum tipo de estrangeiro" de repente pula do convés A e aterrissa sobre Lutie Parrish, ralando sua perna direita e a lateral do seu corpo, e esmagando seu pé.

"Parece que ele está torto fora d'água... as luzes parecem tortas."

Cerca de 1h34, horário local na ponte de comando do Titanic

O *Titanic* já afundou cerca de 5° na dianteira.

Ao mesmo tempo que o bote 12 está sendo baixado pela lateral do casco do *Titanic*, quase diretamente oposto do lado boreste, o bote salva-vidas 9 já está pronto para ir. O estudante de teologia Sidney Collett passou a noite toda atrás das duas senhoras sob seus cuidados – a amiga da família Marion Wright e sua nova conhecida Kate Buss. Kate tem consigo os papéis da imigração dos EUA, mas na correria para vestir o colete salva-vidas, ela se esqueceu de trazer seu dinheiro. Todas as suas joias ainda estão no escritório do comissário-chefe. O jovem escocês Douglas Norman, companheiro de mesa de Kate e acompanhante de Marion no piano durante a sessão de louvor no dia anterior, também está com eles.

Ele hesita enquanto Kate e Marion sobem no bote. Sidney Collett segue as duas.

– Oras, mas o que é isso, aonde você está indo? – o primeiro oficial interpela Collett, de revólver em mãos.

– Tenho essas duas jovens sob minha responsabilidade e é meu dever tomar conta delas.

– Entre – Murdoch diz.

Furiosa, Kate Buss insiste que Douglas Norman também deve ter permissão para subir no bote. Murdoch nega. Norman nem se preocupou em vestir o colete salva-vidas, pois está convencido de que com os operadores da Marconi a bordo, a ajuda chegará antes de o *Titanic* naufragar.

Sidney Collett é o último a embarcar no bote 9 antes que ele seja desatrelado, levando 56 passageiros, incluindo a amante de Benjamin Guggenheim, a cantora Léontine "Ninette" Aubart.

Guggenheim permanece no navio.

O bote salva-vidas 2 está a ré da asa da ponte de comando a bombordo. O imediato Wilde está supervisionando o embarque. O que ele não notou é que um grupo de membros da tripulação esgueirou-se para dentro do barco pelas costas dele. Mas o capitão Smith vê tudo da ponte de comando e pede um megafone.

– Quantos tripulantes estão nesse bote? Todos os homens saiam já daí!

Os homens saem do bote 2, e em seus lugares embarcam as mulheres e as crianças que Wilde encontrou.

Junto ao bote 2, a passageira da primeira classe Mahala Douglas se vira para o marido Walter e pede que ele venha junto dela. Um grupo de passageiros da primeira classe assiste à cena.

– Não, tenho de ser um cavalheiro – ele diz e se afasta.

Mahala chama por ele, para lhe dar alguma esperança:

– Fique junto e tente embarcar com o Sr. Moore e o Sr. Butt. Eles com certeza vão conseguir!

Sentada no bote salva-vidas 11, que está prestes a ser baixado, a comissária Annie Martin vê a banda do navio tocando no topo da escadaria no convés A, onde há um piano vertical Steinway. Alguns músicos estão fumando e batendo o pé para marcar o tempo.

Todos eles têm colete salva-vidas por perto.

■ *Os passageiros dariam diferentes relatos sobre o que os músicos tocaram. Um os ouviu tocar "árias animadas"; outro, "óperas selecionadas e as melodias populares mais recentes da Europa e dos Estados Unidos". Jack Thayer ouviu "The Star-Spangled Banner" ["A Bandeira Estrelada", hino nacional dos Estados Unidos].*

A poucos metros de distância de Annie Martin, Edith Rosenbaum está avaliando a possibilidade de entrar no bote 11. Agora só restam dois botes padrão do lado boreste, mas Edith está vestindo uma saia justa e não sabe como conseguiria saltar o considerável vão entre o convés A e os botes. Ela era, em suas próprias palavras, "prisioneira de sua saia".

A tripulação do lado boreste, bem como a do lado bombordo, já começa a ficar impaciente com as mulheres que oferecem resistência. Um marinheiro toma o porquinho de brinquedo de Edith e o joga no bote 11. Edith congela, sem saber o que fazer.

– Posso ajudá-la? – pergunta-lhe o colega da primeira classe Philipp Mock, cuja irmã, Emma, já está no bote.

Ele sugere que, se ela passar os braços em volta do pescoço dele para se segurar, ele pode se agachar um pouco para que ela apoie o pé em seu joelho e, assim, consiga subir no guarda-corpo. É o que Edith faz, mas, quando alcança o guarda-corpo, ela repentinamente se vê solta no

ar e caindo no fundo do barco, onde recupera seu porquinho surrado. Philipp Mock também pula para dentro.

O primeiro oficial Murdoch agora está sendo mais brando. O bote salva-vidas 11 está lotado – tem 70 passageiros a bordo. Ele começa a ser desatrelado do convés A. Edith Rosenbaum olha para cima e vê os passageiros que estão debruçados sobre o guarda-corpo.

Assim que o bote salva-vidas 11 chega à água, a passageira da primeira classe Alice Silvey, que acabou de se despedir do marido William, vê inúmeras pessoas que acredita serem estrangeiras sendo puxadas para trás do guarda-corpo para evitar que pulem nos botes.

No *Californian*, o segundo oficial Herbert Stone e o aprendiz de oficial James Gibson ainda estão fascinados pelos rojões disparados acima do misterioso navio. Gibson tem um par de binóculos melhor que o de Stone e consegue ver as faíscas da detonação no convés, o rojão voando para o céu e então a explosão de centenas de estrelinhas brancas.

Stone pega emprestado os binóculos de Gibson e olha noite adentro com ele por alguns minutos. Ao devolvê-los, diz:

– Parece que ele está torto fora d'água... as luzes parecem tortas. Um navio não lançaria rojões no mar por nada.

Gibson olha e nota que o navio parece estar inclinado, que sua luz vermelha de bombordo desapareceu e que ele tem um "grande lado fora da água".

Apesar da estranha aparência das luzes, nenhum dos homens tem coragem de incomodar o capitão Lord.

"Acho que vou ficar no barco grande, Billy, e tentar a sorte."

1h35, horário local na ponte de comando do Titanic

O coronel Archibald Gracie está ajudando o segundo oficial Lightoller a encher o bote 4 através das janelas abaixadas do convés A. Uma porção de espreguiçadeiras empilhadas viraram uma escada improvisada para ajudar as pessoas a alcançar a altura das janelas. A

verga de sondagem que teria obstruído o progresso do bote ao mar foi cortada com sucesso.

Archibald Gracie descreveu mais tarde a postura de Lightoller ao trabalho: "Um de seus pés estava plantado no bote, e o outro estava no guarda-corpo do convés A, enquanto nós passávamos mulheres, crianças e bebês em rápida sucessão através do requadro de madeira das janelas de vidros que tinham sido baixadas, tudo sem a menor confusão".

Gracie ajuda John Jacob Astor a erguer a esposa grávida por cima do guarda-corpo. Eles a entregam para Lightoller, que ajuda Madeleine a se sentar no bote. Astor se inclina por sobre o guarda-corpo para falar discretamente com Lightoller, mas Gracie ouve o que ele diz.

– Será que eu poderia embarcar para proteger minha esposa, dada sua delicada condição?

– Não, senhor, nenhum homem é permitido nesses botes até que as mulheres tenham embarcado.

– Você poderia me dizer o número desse bote para me ajudar a encontrar minha esposa, caso eu seja resgatado?

– Número 4 – Lightoller responde, sem saber quem são os Astors e supondo que o marido quer o número para que possa fazer uma reclamação à White Star Line sobre seu comportamento.

– Adeus! – diz Astor para a esposa.

Vestindo um casaco de pele, o colete salva-vidas e carregando uma das mantas do navio, Martha Stephenson Eustis não consegue se espremer para passar pela janela aberta do convés A e entrar no bote 4. Ela joga a manta de volta no convés.

Emily Ryerson se adianta com o filho John e as filhas Suzette e Emily. Ela e o marido Arthur voltavam às pressas para Nova York em consequência da morte do filho mais velho em um acidente de carro. Eles são barrados por Charles Lightoller.

– O garoto não pode ir.

– Mas é claro que o garoto vai com a mãe. Ele só tem 13 anos! – Arthur Ryerson rebate colérico.

Lightoller não discute, talvez porque saiba que o tempo está acabando e porque o bote está longe de estar cheio. Ele permite que

Emily e John embarquem, mas acrescenta zangado:

– Nada mais de garotos!

Ao dizer para John Jacob Astor que os homens não podiam entrar "até que as mulheres tivessem embarcado primeiro", Lightoller está modificando sua política anterior de somente mulheres e crianças. Ele enfrenta a humilhação da possibilidade de o navio afundar antes que todos os botes tenham sido lançados, a menos que consiga acelerar o processo.

George Widener, o anfitrião do banquete no esplendoroso restaurante da primeira classe há apenas seis horas, aguarda ao lado de Harry, o filho colecionador de livros, assistindo ao embarque do bote 4. William Carter, um dos convidados no jantar, sugere a Harry que ele deveria tentar entrar em um dos botes salva-vidas.

– Acho que vou ficar no barco grande, Billy, e tentar a sorte.

Em seu bolso, Harry tem a preciosa edição de 1598 dos ensaios de Francis Bacon, que acabou de comprar em Londres.

O comissário John Stewart circula pelo salão de fumo da primeira classe no convés A, checando se há algum passageiro que precise da sua assistência. Ele descobre o projetista-chefe do *Titanic*, Thomas Andrews, sozinho, de braços cruzados em frente à lareira, com os olhos fixos na pintura acima dela, "Chegada ao porto de Plymouth", de Norman Wilkinson.

– O senhor não vai nem mesmo tentar, Sr. Andrews?

Andrews nada diz. Seu colete salva-vidas jaz sobre uma mesa de carteado ali perto. O comissário o deixa a sós com seus pensamentos.

O comissário John Hart trouxe para o convés de botes um segundo grupo de mulheres e crianças da terceira classe. Ele demorou mais do que pretendia para subir e percebe que só resta um bote do lado boreste – o número 15.

O tipógrafo de 18 anos Gurshon "Gus" Cohen conseguiu chegar ao convés por conta própria, seguindo uma rota similar à de Hart, depois que membros da tripulação barraram seu caminho no poço do convés da popa. Para seu pesar, Cohen se dá conta de que não há esperança – não há a menor chance de que ele consiga entrar num bote. Cohen

pelo menos encontrou um colete salva-vidas – o que lhe custou meia hora vasculhando pacientemente o convés de botes para achar um. Ele se debruça sobre o guarda-corpo inclinado e olha para o mar.

> *Um de nossos amigos, um homem chamado Johan Lundahl, que estivera visitando sua terra natal e voltava para os Estados Unidos, nos disse: "Adeus, amigos; estou muito velho para lutar contra o Atlântico", voltou para o salão de fumo [da terceira classe] e lá sentou-se numa cadeira para aguardar a sua última parada. O mesmo fez uma senhora inglesa – ela sentou-se ao piano, com o filho em seu colo, e tocou piano até que fossem levados para a sepultura Atlântica.*
>
> ***August Wennerström**, passageiro da terceira classe*

1h36, horário local na ponte de comando do Titanic

Uma mensagem do capitão do *Olympic*, ainda sem entender realmente a gravidade da situação, chega à sala do radiotelégrafo do *Titanic*:

"Você está rumando ao sul para nos encontrar? Haddock."

Jack Phillips responde:

"Estamos retirando as mulheres nos botes pequenos."

O *Frankfort* envia uma mensagem:

"Já tem algum navio perto de vocês?"

Phillips a ignora.

O *Frankfort* envia de novo.

"E aí, meu chapa?"

Phillips perde as estribeiras.

"Seu idiota, fique na escuta e calado."

W. *Zippel, o radiotelegrafista do* Frankfort, *provavelmente não está sendo tão idiota quanto Phillips pensa. O sinal sem fio do* Titanic *já está fraco a essa altura, e Zippel e os operadores dos outros navios estão captando o sinal falhado, daí a confusão quanto ao estado do navio que naufraga.*

O comissário Frederick Ray estava ajudando as pessoas a subirem nos botes 9 e 11 na extremidade do convés de botes. Ele agora auxilia no

bote 13, que foi trazido ao convés A. Daniel Buckley ainda está escondido sob o xale de uma mulher. O bote não está ocupado nem à metade, então os homens são chamados a embarcar (embora tenham sido escorraçados sob a mira de uma arma momentos antes). Ray vê que o Dr. Washington Dodge está hesitante. Ele conhece Dodge, pois serviu a mesa dele e da esposa no *Olympic* – na verdade, a família só está no *Titanic* porque Ray sugeriu que eles deviam experimentar a viagem inaugural.

Ray vai até Dodge e lhe pergunta onde estão a esposa e o filho; Dodge lhe diz que eles foram colocados num bote salva-vidas pouco antes.

– Então é melhor o senhor subir aqui – Ray lhe diz, conduzindo-o ao bote 13, no qual ele também entra.

Uma mulher que está sendo levada ao bote no convés A entra em pânico.

– Não me coloquem nesse bote! Eu não quero entrar nesse bote! Eu nunca estive em um barco aberto em toda a minha vida!

Ray, de pé na extremidade traseira do bote, foi paciente a noite toda, mas agora chegou ao seu limite.

– Você vai entrar e pronto, e vai ficar bem quietinha!

Ainda chorando, a mulher embarca.

Do convés, um tripulante entrega um cobertor enrolado para Ray. Ele abre e descobre um bebê, e pergunta às mulheres a bordo:

– Quem vai carregar este bebezinho?

Sylvia Caldwell, a mãe do menino, já está a bordo, e então o neném é entregue a ela. Albert Caldwell, o pai, embarca em seguida.

Junto ao bote salva-vidas 15, o primeiro oficial Murdoch pergunta a John Hart, que está prestes a sair para encontrar mais passageiros da terceira classe:

– Quem é você?

– Um dos tripulantes. Acabei de trazer essas pessoas aqui para cima.

– Vamos, entre no bote com eles.

Hart se junta às vinte e cinco mulheres e crianças que trouxe para o convés. Olhando para trás, ele identifica várias mulheres da primeira classe aguardando junto de seus maridos.

Os outros passageiros [da terceira classe] começaram a discutir. Um disse que era perigoso e outro disse que não era; um disse branco e o outro disse preto. Em vez de discutir com essas pessoas, eu imediatamente fui para o local mais alto. Disse a mim mesmo que se o navio ia afundar, então eu seria um dos últimos. Foi a primeira ideia que me passou pela cabeça, e foi a melhor.

***Bert Pickard**, passageiro da terceira classe*

Cerca de 1h40, horário local na ponte de comando do Titanic

O bote salva-vidas 9 está sendo rebaixado pela lateral do *Titanic*. Bert Pickard subiu com facilidade da terceira classe para a segunda e então para o convés de botes, mas agora ele está em um bote e não tem certeza de que tomou a decisão certa.

– Eu preferia estar no navio – ele confessa para um membro da tripulação que está perto dele.

– Você não está vendo que estamos naufragando? – o homem ri.

Um grito de "Todo mundo!" ecoa no poço do convés da popa, onde muitos homens da terceira classe estão reunidos, alguns à espera de uma chance de entrar nos botes, outros simplesmente aguardando que alguma autoridade lhes diga o que fazer. Os portões são abertos e muitos correm para o convés de botes. O pescador e fazendeiro norueguês Olaus Abelseth, de 26 anos, seu primo Peter e o cunhado Sigurd chegam a tempo de ver que os três últimos botes salva-vidas a bombordo do *Titanic* estão sendo carregados com mulheres e crianças. Os três estão viajando para a Dakota do Sul, onde Olaus tem uma fazenda.

É possível que a essa altura alguns portões Bostwick nos conveses inferiores ainda estivessem trancados para impedir que os passageiros da terceira classe se amontoassem nos botes restantes no convés, onde os oficiais estão pelejando para manter a ordem.

Agora o *Titanic* está perigosamente inclinado a bombordo. No convés de botes, o imediato Wilde berra:

– Todo mundo vá para o lado boreste para manter o navio reto!

O segundo oficial Lightoller o escuta e grita a mensagem para os tripulantes e os passageiros ao seu redor.

Do convés de botes, já faz uma hora que o professor Lawrence Beesley assiste ao lançamento dos botes salva-vidas. Em seu braço repousa o penhoar que ele trouxe de sua cabine. Restam somente dois botes do lado boreste (além dos desmontáveis).

– Mais alguma mulher? – alguém grita lá de baixo.

Beesley olha por cima do guarda-corpo do lado boreste e vê o bote 13 descendo para o convés A, levando a bordo fogueiros, comissários e cerca de vinte e cinco mulheres e crianças.

O foguista Fred Barrett é um dos que está a bordo. Ele testemunhou a primeira invasão da água assim que o iceberg bateu no navio, empenhou-se para conter o incêndio nas caldeiras e ajudou o engenheiro Jonathan Shepherd quando ele quebrou a perna – agora, completamente molhado, ele tem um lugar num bote salva-vidas.

No total, há cerca de sessenta pessoas no bote 13, ou seja, ele ainda tem capacidade para levar mais gente.

– Mais alguma mulher?

Lawrence Beesley continua observando. Então um dos tripulantes no bote olha para cima e o vê.

– Mais alguma mulher no seu convés?

– Não.

– Então é melhor você pular!

Beesley sobe no guarda-corpo, arremessa seu penhoar para dentro do bote e então se joga de uma altura de três metros.

O *chef* Pierre Rousseau e seu *maître d'*, Paul Maugé, também estão no convés de botes olhando para o bote salva-vidas 13. Maugé salta para dentro do bote, em seguida se vira e grita para Rousseau:

– *Sautez! Sautez!* [Pule! Pule!]

Um dos tripulantes no convés A agarra Maugé pelo colarinho do casaco e tenta retirá-lo do bote, vociferando:

– Cale a boca!

Alguém grita do convés de botes:

– Não deixem mais ninguém entrar; os cabos vão arrebentar!

– Desçam! – a tripulação do bote grita em seguida, e as roldanas do turco giram, descendo o bote 13.

Maugé se debate para se desvencilhar do agarrão e olha de novo para Rousseau, que permanece no convés de botes.

– *Sautez! Sautez!*

Rousseau, no entanto, não pula. Maugé afirmou depois:

– Devo admitir que o *chef* era muito gordo... muito grande, sabe?

Desde que embarcou em Southampton, cada detalhe do *Titanic* encheu o professor Lawrence Beesley de fascinação. E embora o navio esteja afundando e ele esteja sendo enviado para um destino desconhecido dentro de um bote salva-vidas no meio do Atlântico, sua avidez para observar cada mínimo detalhe continua inabalável. Beesley assiste a dois marinheiros no convés desatrelando seu bote sob as instruções da tripulação:

– Desçam a ré! Desçam a popa! Desçam sincronizados!

O olhar de Beesley é atraído para as cabines iluminadas e para os salões conforme o bote passa por eles aos solavancos.

No *Californian*, enquanto veem a explosão do oitavo rojão, o segundo oficial Herbert Stone diz ao oficial-aprendiz James Gibson:

– Um navio não lançaria rojões no mar por nada.

– Deve ter algo de errado com ele – Gibson responde.

Então, enquanto eles apenas observam, o navio parece desaparecer a sudoeste.

1h41, horário local na ponte de comando do Titanic

O bote salva-vidas 15, próximo ao 13 nos turcos do lado boreste, começa sua descida – é o décimo-terceiro a ser lançado. Ele leva setenta pessoas – a maioria passageiros da terceira classe, além de alguns tripulantes.

Abaixo deles, as pessoas no bote 13 estão longe de estar em segurança. Sua proa está sendo descida bem acima da válvula de escape lateral do condensador, que está bombeando a água do mar da sala das caldeiras. O fluxo de água tem um metro de diâmetro e pode facilmente alagar o bote. Washington Dodge, Paul Maugé e os demais começam a gritar para que os homens nos turcos interrompam a descida – mas ainda assim eles chegam mais perto. Os passageiros tentam apanhar freneticamente os remos para empurrar o bote para

longe do jato de água, mas eles foram amarrados todos juntos e cerca de dez pessoas estão sentadas em cima deles.

Os ocupantes conseguem pegar um remo que está livre e o foguista Frederick Barrett empurra o bote para longe do casco e da água expelida pelo exaustor, permitindo que ele aterrisse sobre o mar. "Durante os poucos momentos ocupados por essas ocorrências, senti pela primeira vez uma sensação de perigo iminente", Washington Dodge escreveu depois.

Bridget Bradley, 22, levanta de um salto de seu assento, convencida de que o bote está afundando e tenta escalar os cabos para voltar ao convés. Daniel Buckley, um amigo da mesma cidade de Bridget – Cork –, encoberto pelo xale, vê quando ela é puxada de volta pelo demais ocupantes do bote.

A água da válvula do condensador ainda está causando problemas para eles. O bote está sendo fixado contra o casco do navio ao mesmo tempo em que é puxado para trás pela correnteza da água da exaustão, indo parar exatamente no espaço onde o bote salva-vidas 15 pousará no mar. O mecanismo de fixação bolado para liberar o bote 13 dos cabos e permitir que ele se mova não funciona e o bote não se solta. As pessoas a bordo olham para cima e veem o fundo branco do bote 15 e começam a gritar:

– Parem de descer! Parem de descer!

Ninguém nos turcos, porém, consegue ouvi-los. Os passageiros do bote 15 olham para baixo, veem o perigo e se juntam ao coro. Todavia, o bote 15 continua sendo rebaixado – agora a apenas três metros do bote 13.

Nas extremidades do bote 13, Lawrence Beesley e um fogueiro ficam de pé e tentam alcançar o bote que se aproxima para empurrá-lo.

– Parem de descer! Parem de descer!

Barrett começa a cortar os cabos traseiros do bote 13 com uma faca. Beesley e o fogueiro já conseguem tocar o fundo de madeira do 15.

– Um! Dois! – Barrett grita quando termina de cortar os cabos traseiros.

O bote salva-vidas 13 se liberta do *Titanic*, e o 15 pousa em segurança sobre a água.

No convés de botes, perto da ponte de comando, Jack Thayer e Milton Long debatem se devem tentar abrir caminho até o bote desmontável C, um dos quatro botes salva-vidas Engelhardt do *Titanic* (identificados pelas letras A, B, C e D). Mas o caos é tamanho e o pânico tão crescente que eles acham que o bote jamais chegará apropriadamente à água.

1h42, horário local na ponte de comando do Titanic

O capitão Smith está posicionado entre a ponte de comando e o bote salva-vidas 2, acompanhando o embarque dos passageiros. Ele percebe a falta de marinheiros experientes, então encontra o quarto oficial Boxhall na ponte de comando e manda que ele "entre naquele bote e vá para longe [do navio]".

Com o bote 1 já na água, os preparativos nos turcos para o lançamento do desmontável C estão indo bem. De repente, dois homens pulam dentro do bote C. Jack Thayer e Milton Long supõem que devem ser comissários. O comissário-chefe Herbert McElroy, junto ao desmontável, saca o revólver e dá dois tiros para cima, esbravejando:

– Caiam fora! Saiam já daí!

Os homens são retirados à força.

Albert Pearcy, comissário da terceira classe, ao finalizar sua tarefa de conduzir os passageiros da terceira classe em segurança, sobe ao convés de botes junto de outros comissários. Ele vê dois bebês deixados no convés sem o menor sinal de seus pais por perto, pega os dois no colo e vai até o primeiro oficial Murdoch, que supervisiona o embarque do bote C.

A família libanesa, os Nackid, são avistados por um membro da tripulação. Sahid tem a filhinha Maria nos braços, e sua esposa Waika vem ao seu lado tremendo de frio, pois veste apenas uma camisola. Um membro da tripulação acena para ele e oferece um assento no bote pra Waika. Sahid ajuda a mulher a entrar e em seguida lhe entrega a neném, mas quando está prestes a subir é puxado para trás. Maria começa a chorar e a estender os braços para o pai, mas, mesmo com espaço sobrando no bote, Sahid não tem permissão para embarcar.

Outra família da terceira classe acompanha o carregamento do bote desmontável C: Rhoda Abbott, em viagem de volta aos Estados Unidos com os dois filhos adolescentes, Rossmore e Eugene, que estão com saudades de casa. Rhoda se destaca em meio aos demais passageiros, pois está vestindo seu uniforme do Exército da Salvação.

Amy Stanley, Emily Goldsmith e May Howard, três mulheres que fizeram amizade com Rhoda, pois eram vizinhas de cabine na terceira classe, sobem no bote salva-vidas. Agora é a vez de Rhoda, mas pelo que viu do embarque nos outros botes, ela sabe que Rossmore, que tem 16 anos, não será aceito a bordo. Com o coração pesado, Amy Stanley observa Rhoda e os garotos se afastando.

O *Titanic* responde mais uma vez ao *Olympic*:

"Diga ao capitão que estamos retirando os passageiros nos botes pequenos."

A seguir, Jack Phillips envia um alerta geral "CQD" de perigo além da mensagem "sala de máquinas sendo alagada".

Senador Fletcher: Havia alguma mulher no convés quando você partiu?
Edward Buley: Não, senhor... eles saíram procurando e chamando para checar se ainda havia alguma, e por fim as jogaram dentro do bote, porque elas não gostavam da ideia de embarcar.
Fletcher: Você quer dizer que elas foram empurradas?
Buley: Jogadas.

*Depoimento do primeiro-marinheiro **Edward Buley** ao inquérito do Senado dos EUA.*

1h43, horário local na ponte de comando do Titanic

O bote salva-vidas 10 está sendo carregado do lado bombordo do convés de botes sob a supervisão do imediato Wilde.

– Mantenham os homens afastados! – ele grita para os comissários.

O bote 10 é o último do grupo de oito botes salva-vidas à popa do *Titanic*. O primeiro-marinheiro Frank Evans nota um vão de quase um metro entre o bote e a lateral do guarda-corpo do convés de botes. O vão é devido à inclinação a bombordo, que agora já é de 10°.

Evans está na proa do bote, pegando as mulheres mais leves e as crianças, que lhe são entregues pelo padeiro-chefe do navio, Charles Joughin.

■ *Charles Joughin estava no convés A com três ou quatro tripulantes e teve de literalmente arrastar as mulheres que estavam sentadas no convés até os botes.*

Uma jovem francesa tenta pular sobre o vão, mas escorrega e cai. Por pouco ela consegue se agarrar à beirada do bote, seus pés roçando o guarda-corpo do convés A, que fica um andar abaixo. Membros da tripulação a rebocam de volta para o convés de botes. A mulher salta novamente e dessa vez é bem-sucedida.

– Espaço para mais dois! – grita um oficial. Um homem salta sobre o vão, seguido pelo único passageiro japonês a bordo, o agente ferroviário do governo Masabumi Hosono.

■ *Passageiro da segunda classe, Hosono tinha sido encaminhado para os conveses inferiores pelos tripulantes, que acharam que ele era da terceira classe. Ele seguiu para os conveses superiores refletindo se deveria ter uma morte honorável, que não "desgraçaria o povo japonês", mas descobriu que seu desejo de viver era mais forte. Ele escreveu após os eventos: "Eu fiquei profundamente desolado com a perspectiva de nunca mais poder ver minha amada esposa e meus filhos de novo, posto que não havia alternativa para mim a não ser compartilhar do mesmo destino do* Titanic. *Mas o exemplo dos primeiros homens que pularam me fez aproveitar essa última chance".*

"Creio que ele se foi, Hardy."

1h45, horário local na ponte de comando do Titanic

O *Titanic* afundou 6° na dianteira.

O bote salva-vidas 2 chega à água com apenas vinte e seis pessoas a bordo. O comissário James Johnson tira uma navalha do bolso para cortar rapidamente os cabos.

Supondo que ninguém a bordo teria uma faca, ele tomou emprestada a navalha de um marinheiro chamado McAuliffe, que o preveniu:

– Lembre-se de me devolvê-la em Southampton!

No bolso, Johnson também leva três laranjas que apanhou no salão de jantar – só por precaução.

Com exceção de Johnson, os únicos membros da tripulação que o quarto oficial Joseph Boxhall tem a bordo são um ajudante de cozinha e um marujo chamado Frank Osman, que pelo menos sabe remar. Boxhall assume o outro remo e, tentando estabelecer a direção, eles remam para longe do *Titanic* até ganharem uns noventa metros de distância.

Com o bote salva-vidas 2 flutuando, o segundo oficial Lightoller dá mais uma conferida na escada de emergência para checar quanto a água subiu e avalia que o navio vai afundar muito em breve. Os botes 4 e 10 ainda estão nos turcos – mas Lightoller não permitirá de jeito nenhum que o navio afunde com botes salva-vidas ainda a bordo.

O fato de que a bombordo Smith, Wilde e Lightoller permitem que botes salva-vidas sejam lançados com apenas vinte e seis ocupantes, mais de duas horas após a colisão, possivelmente também é uma evidência de que os oficiais querem desatrelar todos os botes antes que eles sejam sobrecarregados pelo grande número de passageiros que eles sabem que estão nos conveses inferiores, provavelmente sendo retidos.

Do bote salva-vidas 15, o comissário assistente Walter Nichols consegue ver que metade das três gigantescas hélices do *Titanic* já estão fora d'água.

O primeiro oficial Murdoch circula ao longo do convés com o comissário John Hardy, que o auxiliou com os botes salva-vidas a boreste.

Murdoch diz quase inexpressivamente:

– Creio que ele se foi, Hardy.

O radiotelegrafista do *Olympic* pergunta sobre as condições climáticas na posição do *Titanic*.

Cerca de 1h46, horário local na ponte de comando do Titanic

Charles Lightoller corre de volta para lançar o bote salva-vidas 4; "Não havia um minuto a perder", ele relembra; e esbarra com o comissário-chefe, Herbert McElroy; o encarregado dos comissários, R.L. Barker; e os cirurgiões William O'Loughlin e John Simpson.

Simpson olha para Lightoller, que não veste paletó, sobretudo nem colete salva-vidas e, mesmo assim, transpira.

– Olá, Lights, está com calor?

Eles conversam um pouco e se dão um aperto de mãos. "Francamente, não senti que era um adeus", Lightoller escreveu depois, "embora eu soubesse que não teríamos o navio sob nossos pés por muito tempo".

1h47, horário local na ponte de comando do Titanic

Baltic para o *Titanic*:

"Já tem algum barco perto de vocês?"

Já na água, o quinto oficial Harold Lowe está tentando lidar com a situação no bote salva-vidas 14, cheio de mulheres e crianças, a maioria chorando. Trata-se de um cenário para o qual nem uma vida inteira no mar o preparou. Ele tenta usar os mais variados métodos de consolação.

– Não chorem, por favor, não chorem... Vocês devem ter algo pra fazer além de chorar; vou pôr algumas pra cuidar dos remos... Uma boa canção para se cantar é "Throw Out the Lifeline" ["Lance a corda salva-vida", um hino cristão]... Acho que o melhor que as mulheres podem fazer é tirar uma soneca.

> *Até onde eu sei, o Sr. Phillips não se preocupou muito com ele [*Olympic*] quando nos demos conta do estado terrivelmente crítico do navio, fortemente inclinado a bombordo e na dianteira.*
> *O capitão também veio nos dizer que ele estava afundando depressa e não aguentaria mais que meia hora.*
>
> ***Harold Bride**, radiotelegrafista*

1h49, horário local na ponte de comando do Titanic

O capitão do *Olympic* envia uma mensagem para o *Titanic*:

"Comandante, Titanic. Estou acelerando todas as caldeiras possíveis o mais rápido que posso, Haddock."

Desesperado para descobrir o que está acontecendo, Jack Phillips sai da sala do radiotelégrafo. Ele vê que o poço do convés foi tomado pela água, que já está quase chegando ao convés de botes.

Os homens remanescentes da sala de máquinas do *Titanic*, que estavam trabalhando nos conveses inferiores para manter as bombas e as luzes elétricas funcionando, estão chegando ao convés de botes e ao poço do convés da popa. Os telégrafos de ordem do motor na ponte de comando acabaram de ser "desligados". Esse era o sinal de que os trabalhadores tinham sido liberados de seus postos e podiam se dirigir aos botes salva-vidas. Os homens, porém, veem que talvez seja tarde demais; os últimos botes já estão sendo lançados. O segundo oficial Lightoller, que já tinha servido com alguns deles em navios anteriores, troca algumas palavras com eles. "Sem dúvida, o que os olhos deles viram foi um espetáculo desolador e desesperador. Cabos vazios balançando suspensos na cabeça de cada turco e nem um fio de esperança para nenhum deles", Lightoller escreveu mais tarde.

O *jornal* Scientific American *publicou um tributo no dia 27 de abril de 1912 à bravura dos engenheiros. "Eles, mais do que qualquer outro naquele navio, decerto sabiam que ele recebera seu golpe mortal e que a hora do naufrágio talvez pudesse ser atrasada, mas de forma alguma evitada... Aqueles homens que estavam no fundo duplo da embarcação possivelmente devem ter visto o esporão submerso do iceberg rasgando a lateral do navio..."*

"Vamos lá, caras, bebam. Ele vai afundar!"

1h50, horário local na ponte de comando do Titanic

O quartel-mestre George Rowe dispara seu último rojão sinalizador.

O padeiro Charles Joughin está perto do bote salva-vidas 10. Ele passou os últimos vinte minutos ajudando a enchê-lo de crianças e mulheres relutantes. Joughin aguarda permissão para embarcar – ele sabe que daria um mau exemplo se não pedisse, mesmo que esse seja o

bote ao qual ele foi designado. A permissão não vem; em vez disso, dois marinheiros e um comissário são instruídos a subir a bordo.

– Desçam!

Conforme o bote 10 desce para a água fria, Joughin lhe dá as costas e vai para sua cabine à procura de um drinque.

Vários homens da tripulação tiveram a mesma ideia e estão se embebedando no bar do salão de fumo da primeira classe, onde uísque grátis é servido por um comissário.

– Vamos lá, caras, bebam. Ele vai afundar!

O carvoeiro Thomas Dillon, de copo em mão, está considerando a possibilidade de encontrar uma cabine da primeira classe, fechar a porta e esperar pelo fim.

Perto da ponte de comando, faltam apenas seis metros para o bote salva-vidas 4 chegar à água. Emily Ryerson, com os filhos Suzette, Emily e John ao seu redor, vê a água jorrando pelas escotilhas quadradas no convés C, tomando conta de todos os espaços ao redor das camas e da mobília dos camarotes que ainda estão iluminados. Seu marido, Arthur, acompanha a descida do bote junto ao guarda-corpo; ele prometeu à esposa que ficaria junto de John Thayer e que "ficaria tudo bem". Também junto dele estão George e Harry Widener. Eleanor Widener está com Emily no bote 4.

Marian Thayer também está nos botes com a criada Margaret Fleming, porém nem seu marido, John, nem seu filho Jack estão junto ao guarda-corpo para se despedir dela – ambos estão do lado boreste do navio, mas não estão juntos. Cada um deles supõe que o outro conseguiu escapar em algum bote.

A ordem de Lightoller – "Nada mais de garotos!" – no bote salva-vidas 4 foi burlada com sucesso. Billy Carter Jr., de 10 anos, está no bote junto de sua mãe, com um chapéu de menina firmemente colocado sobre sua cabeça, para o caso de Lightoller achar que ele é muito velho.

Jack Phillips retorna para a sala do radiotelégrafo e diz a Harold Bride que eles deveriam vestir seus coletes salva-vidas, e que "o poço do convés a vante está alagado e eles estão colocando as mulheres e as crianças nos botes e evacuando o navio".

Inúmeros graxeiros, foguistas, engenheiros e carvoeiros aguardam junto ao guindaste elétrico a boreste do convés de botes. Dois graxeiros

estão observando o bote 4 bem abaixo deles sendo descido à ré do navio, paralelo ao casco. Thomas Ranger e Frederick não têm a menor intenção de ficar vagando pelo navio esperando que seu destino seja decidido por eles. Eles escalam os turcos vazios que outrora sustentaram o bote salva-vidas 16 – os que ficam na porção mais traseira do lado bombordo do navio –, os volumosos coletes salva-vidas dificultando ainda mais a manobra naturalmente complicada. Na extremidade do turco eles se balançam na direção dos cabos, o que facilita a descida. Na metade do caminho rumo ao bote que está logo abaixo, Scott perde a pegada e cai na água. Ranger continua descendo pelo cabo até que o bote salva-vidas 4 esteja a poucos metros de seu alcance. Com a mais perfeita precisão, ele salta para dentro, sequinho. Scott é resgatado da água.

Gus Cohen teve a mesma ideia. Ele conseguiu escalar o braço de metal de um dos turcos, feliz por estar usando luvas – elas ajudaram a firmar sua pegada. Cohen pula para se segurar aos cabos e se agarra desesperadamente à corda, que rasga suas luvas e corta sua testa à medida que ele escorrega rumo à água negra.

Cerca de 1h52, horário local na ponte de comando do Titanic

No bote salva-vidas 14, as tentativas do quinto oficial Harold Lowe de acalmar seus passageiros não estão funcionando.

– Pelo amor de Deus, parem de chorar. Se eu não tivesse a responsabilidade de cuidar de vocês, eu meteria uma bala na minha cabeça – ele reclama para elas.

A cerca de noventa metros do *Titanic*, o quarto oficial Joseph Boxhall, no comando do bote salva-vidas 2, ouve um apito vindo do convés de botes, seguido pela voz do capitão Smith trovejando ao megafone:

– Voltem para o lado boreste!

Smith acabou de decidir que os botes que não estão cheios devem voltar para recolher mais pessoas nas portas das pranchas de embarque.

Boxhall guia o bote 2 lentamente ao redor da popa do navio.

O quartel-mestre Robert Hichens, no timão do bote salva-vidas 6, também ouve o apito e o chamado.

– Parem de remar! – ele pede, para que possa ouvir as instruções. – Não, nós não vamos voltar para aquele barco – ele continua. – É a nossa vida agora, não a deles.

É a primeira vez que Hichens desobedece a ordem de um oficial. E, de fato, ele insiste que devem se afastar ainda mais do *Titanic*. Muitas mulheres cujos maridos ainda estão no navio protestam, mas não há nada que possam fazer, uma vez que Hichens controla o timão e, portanto, a direção do bote.

Charles Joughin está em sua cabine no convés E tomando outra dose de licor. A cabine na verdade pertence ao confeiteiro e ao segundo padeiro, mas, assim como nos seus dois navios anteriores, o *Teutonic* e o *Olympic*, Joughin a requisitou, visto que é melhor que a cabine concedida a ele como padeiro-chefe.

Joughin não está bêbado a ponto de não notar a água se espalhando sobre o piso da cabine.

É hora de partir.

Dois homens então aparecem e lhe dizem que estão indo fechar a porta à prova d'água que fica bem à frente de seu quarto. Eles pegam a grande chave inglesa que está perto da porta e que é necessária para fechá-la. Joughin não espera para ver se eles serão bem-sucedidos e se dirige para o convés superior.

> *Assim que eu vi e me dei conta de que todos os botes tinham deixado o navio, a sensação que tomou conta de mim não foi nada agradável.*
>
> ***Coronel Archibald Gracie**, passageiro da primeira classe*

1h55, horário local na ponte de comando do Titanic

Henry B. Harris, o produtor da Broadway, e sua esposa Renée estão passando em frente à ponte de comando do *Titanic*, atravessando do lado boreste para o bombordo. Renée quebrou o braço mais cedo; uma das mangas de seu casaco de pele está pendurada.

O capitão Smith, ao lado de Archibald Butt e Isaac Frauenthal, diz a Renée:

– Por que você não está em um bote? Como o seu marido vai conseguir se salvar e salvar você, com esse braço quebrado?

– Eu não quero abandoná-lo!

– Entre naquele bote; é o último. E não perca tempo. Dê uma chance ao seu marido!

No bote salva-vidas 2, o quarto oficial Joseph Boxhall e Frank Osman estão conseguindo remar lentamente e contornar a popa do *Titanic*. Eles ficam embasbacados com a visão das três hélices maciças que se projetam fora d'água. Pesadas espreguiçadeira e pedaços de madeira chovem do navio. A missão deles é resgatar pessoas nas portas das pranchas de embarque, mas Boxhall está com receio de que o bote possa ser sugado na direção do navio, e que os passageiros se aglomerem e virem o bote. E assim decide que eles devem remar para uma distância segura. O bote salva-vidas 2 leva vinte e seis pessoas.

Jack Phillips tecla outra mensagem:

"Mulheres e crianças nos botes, não vamos durar muito."

Harold Bride pegou seu colete salva-vidas sob a cama, calçou um par de botas e vestiu mais um paletó. Ele coloca um colete salva-vidas perto de Phillips, que está ocupado, e se pergunta se deveria pegar um par de botas para ele também.

Bride está cheio de admiração pelo colega. "Eu simplesmente não sei como o pobre Phillips conseguiu lidar com tudo aquilo. Ele era um homem valente. Eu aprendi a amá-lo naquela noite", ele escreveu posteriormente.

– Tem algum marujo aqui? Tem algum marujo aqui? – grita um oficial que precisa de ajuda com os botes desmontáveis Engelhardt, correndo pelo lado bombordo do convés de botes.

Olaus Abelseth veleja desde que tinha 6 anos de idade, e encara o primo e o cunhado – nenhum dos dois é marinheiro. Eles entendem o que aquele olhar significa e dizem em norueguês para Olaus:

– Não, vamos ficar juntos.

Olaus não se pronuncia e vê o oficial passar por ele; então desvia o olhar para um casal que está próximo. Ele escuta o pedido de Isidor Straus à esposa:

– Vá para o bote salva-vidas e se salve – Isidor pousa a mão sobre o ombro dela e repete: – Por favor, entre no bote salva-vidas e se salve.

– Não, deixe-me ficar com você – Ida responde.

1h57, horário local na ponte de comando do Titanic

O capitão Smith está na sala do radiotelégrafo, falando com Jack Phillips e Harold Bride. Do lado de fora, eles conseguem ouvir as pessoas correndo.

– Senhores, vocês cumpriram com o seu dever. Não há mais nada que possam fazer. Abandonem sua cabine. Agora, é cada homem por si. Preocupem-se com vocês mesmos. Eu os libero. A essa altura é assim que vai ser. Cada homem por si.

O capitão se retira, e é seguido por Harold Bride. A dianteira do convés de botes está sendo lentamente engolida pela água.

No convés de tombadilho, na popa, o carvoeiro Thomas Dillon e mais quatorze membros bêbados da tripulação estão dividindo um cigarro. Dillon estava falando de sua missão solitária de morrer no luxo de uma cabine da primeira classe.

No *Carpathia*, que navega a cerca de 17 nós, bem acima dos 14 habituais, o radiotelegrafista Harold Cottam ouve a transmissão do *Titanic*: "Sala de máquinas cheia até as caldeiras".

O segundo oficial Lightoller organizou um grupo de tripulantes para formarem um círculo de proteção em volta do bote desmontável D, que está sendo içado nos turcos recentemente usados pelo bote 2.

Só mulheres e crianças serão permitidas a bordo.

O pânico toma conta da atmosfera e das expressões ao redor dele. Lightoller já teve de brandir seu revólver para espantar alguns "Dagos", como ele ofensivamente os chama, para fora do bote (a arma não está de fato carregada). Ele não quer ninguém correndo na direção do bote.

Henry B. Harris conduz a esposa Renée pelo semicírculo formado pela tripulação.

– Você não pode subir a bordo, senhor.

– Eu sei, eu vou ficar – ele suspira.

Henry levanta a mulher e a coloca nos braços de um marinheiro. Quando Renée está na segurança do bote, ele arremessa um cobertor para ela. Todas as pérolas e joias da esposa estão nos bolsos dele.

Um homem de sobretudo cinza está ajoelhado no convés, abraçando os dois filhos pequenos, ambos agasalhados contra o frio cortante. Trata-se do homem registrado na lista de passageiros da White Star Line como Louis Hoffman – mas que é, na verdade, Michel Navratil, que está fugindo para os Estados Unidos com os dois filhos, Michel e Edmond, que sequestrou da casa da esposa em Nice.

Michel Navratil dá um passo à frente e entrega o pequeno Edmond, de 2 anos, a Lightoller, que está junto ao guarda-corpo do convés. Então Navratil se agacha e sussurra no ouvido do jovem Michel:

– Meu querido, quando sua mãe vier buscar vocês, como ela certamente virá, diga que eu a amei ternamente e ainda amo. Diga que eu esperava que ela nos seguisse, para que todos nós pudéssemos viver juntos e felizes na paz e na liberdade do Novo Mundo.

Michel Navratil então levanta a mão em saudação e volta para o meio da multidão.

Senador Smith: Quem falou para você entrar em um bote salva-vidas, se é que alguém o fez?
Bruce Ismay: Ninguém, senhor.
Smith: E por que você entrou?
Ismay: Porque havia espaço no bote. Ele estava sendo baixado. Eu vi que o navio estava afundando e entrei no bote.

*Depoimento de **Bruce Ismay** no inquérito do Senado dos EUA*

2h00, horário local na ponte de comando do Titanic

Na sala do radiotelégrafo do *Titanic*, Jack Phillips está teclando:

"SOS SOS SOS SOS."

Uma mulher que desmaiou é trazida à cabine do radiotelégrafo. Bride providencia uma cadeira e um copo d'água para ela. O marido quer sair logo dali.

O desmontável C está suspenso nos turcos, pronto para ser baixado. O mar agora está a menos de seis metros abaixo do declive do convés de botes. O quartel-mestre George Rowe está no comando. Emily Goldsmith está a bordo com o filho de 9 anos, Frankie. Antes de embarcar, ela foi abraçada e beijada pelo marido, Frank, que depois se abaixou e falou para o filho:

– Até logo, Frankie: te vejo mais tarde.

Eles planejam começar uma vida nova em Detroit, e viajam junto de Tom Theobold, um amigo de sua cidade natal, Strood, no condado de Kent, e também de Alfred Rush, que celebra hoje o seu aniversário de 17 anos. Alfred é pequeno para sua idade e poderia tranquilamente se passar por uma criança, mas, usando orgulhosamente calças compridas pela primeira vez, ele declara aos tripulantes que carregam o bote:

– Eu vou ficar aqui com os HOMENS!

Alfred, Frank e Tom assistem à lenta descida do bote conforme as roldanas do turco giram.

Emily Goldsmith leva no bolso o anel de casamento de Tom Theobold, que pediu que ela desse à esposa dele "caso não se vissem em Nova York".

Também no desmontável C estão cinco membros da tripulação e cerca de trinta e cinco passageiros da terceira classe, a maioria mulheres libanesas. O emoldurista Joseph Hyman também conseguiu subir a bordo. Escondidos no fundo do bote estão quatro homens chineses, todos passageiros da terceira classe.

O presidente da White Star Line agora toma uma decisão crítica. À medida que o desmontável passa pelo guarda-corpo do convés de botes, ele entra a bordo, seguido pelo passageiro da primeira classe William "Billy" Carter, cuja esposa, filha e filho (o garoto usando o chapéu de menina) estão sãos e salvos no bote salva-vidas 4. William Carter está deixando para trás dois cachorros nos canis e um Renault com motor de 25 cavalos de potência no porão de carga.

Sahid Nackid também vê sua chance de se juntar à esposa e à bebê no desmontável C. Ele pula para dentro, caindo de cara no chão. E assim se mantém, com receio da retaliação, e as mulheres o cobrem com suas saias.

A inclinação do *Titanic* a bombordo agora é tamanha que o bote salva-vidas desce raspando ao longo do casco, chocando-se contra os grandes rebites à medida que segue.

No interrogatório do inquérito do British Board of Trade sobre o naufrágio, Bruce Ismay foi questionado por que, se ele estava ajudando as mulheres e as crianças a embarcarem nos bote salva-vidas por bem

mais de uma hora, ele decidiu embarcar no bote desmontável C em vez de procurar mais mulheres e crianças nos outros conveses. Ismay replicou que tinha presumido que havia pessoas lá embaixo mandando os passageiros para cima:

– Eu sabia que nem todos conseguiriam subir – ele admitiu.

Na resposta seguinte, Ismay disse:

– Todos os que estavam naquele convés entraram no bote.

Parece que, mesmo sabendo que ainda havia outros que precisavam ser salvos, a tentação de um assento em um bote salva-vidas que não estava cheio foi simplesmente grande demais. "Ele foi pego", escreveu mais tarde H.G. Wells, "pela armadilha do momento".

Ismay afirmou tanto no inquérito americano quanto no britânico que ninguém mandou que ele entrasse no bote, e, mesmo assim, August Weikman, o barbeiro do navio, declarou em depoimento juramentado que um oficial ordenou que Ismay entrasse no bote. Posteriormente, Ismay confessou à sua cunhada que o imediato Wilde tinha lhe mandado entrar no bote.

Foi levantada a hipótese de que Ismay tinha alma masoquista, resignando-se a assumir o papel do vilão, punindo a si mesmo pelo naufrágio ao permitir que o mundo acreditasse que ele subiu naquele bote sem a permissão da tripulação.

Do convés de botes, Jack Thayer e Milton Long assistem ao precário progresso do desmontável C até a água, enquanto gritam conselhos aos homens que manejam os turcos.

O foguista de 22 anos George Kemish, exausto e imundo após tantas batalhas na sala das caldeiras, controlando incêndios e resgatando colegas, está indo para o salão de fumo da primeira classe – algo que nem em sonhos ele ousaria fazer apenas algumas horas antes. Ele cruza com um homem baixo, de barba branca e bigode escuro, sentado sozinho e lendo, com ar de que está preparado para ficar ali até o final.

■ *O homem é o jornalista William Stead, que viaja no* Titanic *para participar de uma conferência de paz no Carnegie Hall. Ele tem uma crença arraigada no espiritualismo e na vida após a morte.*

Jack Thayer e Milton Long debatem o que farão a seguir. De onde estão, perto de um conjunto de turcos a vante do lado boreste do convés de botes, parece que todos os botes já se foram. Jack está convencido de que seu pai está seguro em um deles.

Na verdade, John Thayer está apenas alguns metros distante de Jack, no meio da multidão no convés de botes. De acordo com o coronel Archibald Gracie, John tem um aspecto "pálido e determinado" enquanto conversa com George Widener.

A mãe de Jack, Marian, e a criada dela, Margaret Fleming, estão seguras no bote salva-vidas 4, que se afasta do *Titanic*.

Agora o *Titanic* está tão inclinado a bombordo que Jack acha que ele vai virar enquanto afunda. Ele e Milton Long têm de agir depressa. Os cabos do turco estão sendo arrastados na água, e Jack diz que vai pular e escorregar por eles para então nadar até os botes cujos cascos brancos ele ainda consegue divisar na escuridão. Ele afirma que consegue fazer isso, pois é um nadador forte. Por três vezes ele começa a escalar o guarda-corpo e por três vezes é detido por Long.

O radiotelegrafista no cargueiro *Ypiranga* capta um sinal bem fraco do *Titanic*: "Standby – standby – standby" [no aguardo – no aguardo – no aguardo].

> *Às vezes ficávamos quietos e pensativos, mas o barulho ao nosso redor não parava.*
>
> ***Jack Thayer**, passageiro da primeira classe*

2h05, horário local na ponte de comando do Titanic

O *Titanic* afundou cerca de 7° na dianteira.

No *Californian*, bloqueado pelo gelo, o oficial-aprendiz Gibson foi enviado para acordar o capitão Lord, que está esparramado no sofá da sala de mapas. Ele conta ao capitão que o navio que estavam observando está desaparecendo a sudoeste e disparou oito rojões sinalizadores no total.

– Eram todos rojões brancos?

– Sim, senhor.

– Que horas são?

– São 2h05, no relógio da casa do leme, senhor.

O capitão Lord acena com a cabeça, apaga a luz e mais uma vez volta a dormir.

Com o megafone, o capitão Smith passa por cerca de uma dúzia de homens que tentam libertar o bote desmontável A. O comissário Edward Brown ouve suas instruções:

– Bem, rapazes, façam o seu melhor pelas mulheres e crianças, e depois cuidem de vocês.

Brown também consegue ouvir a banda do navio que continua tocando no alto da escadaria principal do navio.

Rhoda Abbott e os filhos Rossmore e Eugene assistem à batalha para soltar o desmontável A. Eles sabem que têm uma chance de sobrevivência se todos pularem lá dentro.

Jack Thayer e Milton Long foram mais para a frente, no reclinado convés de botes na direção da popa, e entraram, deparando-se com o alto de uma escadaria. Muitas pessoas estão aglomeradas lá, com o único objetivo de, aos olhos de Jack, ficar longe do guarda-corpo do navio.

Jack pensa em todos os bons momentos que teve na vida e em todos os outros momentos futuros que talvez lhe sejam negados. Pensa na mãe e no pai, nas irmãs e nos irmãos que estão em casa. "Eu fiquei com pena de mim, e isso pareceu tão desnecessário. Mas nós ainda tínhamos uma chance..."

O desmontável C se afasta da lateral do *Titanic*. Bruce está com um dos remos, de costas para o seu navio que afunda.

O desmontável D está prestes a ser baixado. Lightoller quer despachá-lo antes que o *Titanic* naufrague abaixo deles. O imediato Wilde grita para ele da asa da ponte de comando:

– Você vai nesse, Lightoller.

– Não mesmo! – ele grita de volta e pula fora do bote para dar espaço para outra pessoa.

Archibald Gracie conduz duas mulheres – Edith Evans e Caroline Brown, cuja irmã Malvina está em segurança no bote salva-vidas 2 – até a tripulação que cuida do desmontável D. À medida que o bote começa a ser desatrelado, Edith diz para Caroline:

– Vá primeiro. Você tem crianças te esperando em casa.

Caroline Brown entra a bordo. O marinheiro William Lucas fala para Edith Evans:

– Tem mais um bote que vai ser baixado para você.

O desmontável D tem capacidade para quarenta pessoas, mas leva apenas vinte e quatro por questões de segurança.

John Jacob Astor, George Widener e John Thayer observam o bote ser baixado até a água.

Charles Lightoller se dirige ao telhado do alojamento dos oficiais, onde os botes desmontáveis remanescentes estão guardados.

O coronel Archibald Gracie e o amigo James Clinch Smith correm para a popa do *Titanic*, fugindo da água que avança. Eles percebem que de jeito nenhum conseguirão embarcar em algum dos botes desmontáveis remanescentes. De repente, a passagem é bloqueada por passageiros da terceira classe que surgem no convés de botes e correm para a popa, mas são impedidos pelo portão baixo entre a primeira e segunda classe com a placa que diz "Proibido" – o mesmo portão que Gracie saltou duas horas atrás.

■ *Esse pode ter sido o momento em que alguns portões Bostwick nos conveses inferiores foram abertos, possivelmente à força, permitindo que os passageiros remanescentes da terceira classe conseguissem chegar aos conveses superiores.*

Charles Lightoller está tentando soltar o bote desmontável B no telhado do alojamento dos oficiais. Ele tem dificuldade, pois está escuro e o bote pesa duas toneladas. Um marinheiro ao lado avisa:

– Tudo pronto, senhor!

Lightoller reconhece a voz do acendedor Samuel Hemming.

– Oi, é você, Hemming?

– Sim, senhor.

– Por que você ainda não foi?

– Oh, ainda há bastante tempo, senhor.

Cerca de 2h08, horário local na ponte de comando do Titanic

Hugh Woolner, que era um dos admiradores de Helen Candee, aguarda no inclinado e deserto convés A, junto de um jovem sueco chamado Mauritz Björnström-Steffansson. O bote salva-vidas 4 foi o último a pegar passageiros daquela área. O mar está batendo contra a beirada do convés.

– Isso está virando um beco sem saída – Woolner comenta com Björnström-Steffansson. E então o desmontável D pousa sobre a água bem na frente deles.

– Não há ninguém nas extremidades. Vamos pular! – Woolner exclama.

Os dois homens saltam para o bote; Woolner perde o equilíbrio e Björnström-Steffansson consegue segurá-lo bem a tempo, impedindo que ele caia no mar.

Frederick Hoyt, um corretor de Nova York e velejador experiente, cuja esposa está no bote desmontável D, já arquitetou um meio de se juntar a ela. Ele tira o casaco e mergulha na água, não muito longe do bote. Woolner e Björnström-Steffansson o pescam e logo Hoyt, pingando, está sentado perto do comissário John Hardy, remando.

2h10, horário local na ponte de comando do Titanic

A dianteira do *Titanic* já afundou 8°.

A antepara entre as caldeiras 5 e 4 arrebenta, e a água do mar toma conta de tudo.

O *Virginian* recebe um fraquíssimo "V V" de Jack Phillips, que ainda está na tecla de transmissão.

O brilho das luzes do convés do *Titanic* está começando a ficar avermelhado – um sinal de que elas estão prestes a falhar.

2h11, horário local na ponte de comando do Titanic

A dianteira do *Titanic* já afundou 9°. Ele está começando a ser tragado mais depressa.

Thomas Andrews, o projetista-chefe do *Titanic*, está atirando mais espreguiçadeiras para fora do navio para ajudar aqueles que pularem na água.

O padeiro-chefe, Charles Joughin, está na despensa do lounge da primeira classe para pegar "um gole d'água" quando ouve um som "que parece que parte do navio tinha se encurvado... era como se ferro estivesse se partindo". O *Titanic* está começando a se romper.

Em seguida, Joughin escuta o barulho de gente correndo no convés acima.

2h12, horário local na ponte de comando do Titanic

Jack Phillips ainda está enviando o pedido de socorro: "CQD MGY CQD MGY CQD MGY".

2h13, horário local na ponte de comando do Titanic

O *Virginian*, a 240 quilômetros de distância, seguindo a leste, capta o sinal interrompido: "CQ...".

Os dois operadores deixam a sala do radiotelégrafo. Jack Phillips corre na direção da popa, que está se elevando; Harold Bride vai na direção das proas e do bote salva-vidas desmontável que ele viu Lightoller tentando lançar mais cedo. Phillips consegue ouvir a banda do navio ainda tocando "uma melodia de *ragtime*, não sei qual".

Os ocupantes dos botes salva-vidas conseguem ouvir a música ecoando pela água.

2h14, horário local na ponte de comando do Titanic

A dianteira do *Titanic* já afundou 10°.

Charles Lightoller, Harold Bride, Samuel Hemming e outros tripulantes viram o desmontável B de cima do telhado dos alojamentos dos oficiais na água que cobre o convés de botes. Hemming e Lightoller então correm para o lado boreste do navio para averiguar se há mais alguma coisa que podem fazer.

"Tudo o que eu tocava parecia ser cabelo de mulher."

2h15, horário local na ponte de comando do Titanic

A dianteira do *Titanic* já afundou quase 11°.

À medida que a proa do *Titanic* continua afundando, a água que avançava pelo Scotland Road se avoluma ainda mais adiante. A água começa a vazar das escotilhas acima do nível do mar.

No convés de tombadilho, Charles Joughin, devidamente fortificado pelo álcool, prepara-se para o fim. Ele aperta o colete salva-vidas e transfere o conteúdo de seus bolsos da frente para o bolso de trás. Joughin consulta o relógio; sob as luzes fracas do convés, ele vê que os ponteiros marcam 2h15. Em seguida, também o devolve para o bolso.

Conforme a água abre seu caminho inexoravelmente pelo convés, centenas de pessoas correm dela, tentando se manter no centro do navio o máximo possível.

Jack Thayer e Milton Long trocam um aperto de mãos e desejam "adeus e boa sorte" um ao outro. Eles estão determinados a escapar do navio antes que ele afunde completamente – não querem ser tragados pela sucção.

De repente, o *Titanic* começa a deslizar para a frente. Os dois homens precisam agir agora. Eles nem pensam em mandar mensagens para seus familiares um pelo outro, posto que não confiam que vão sobreviver. Long se senta no guarda-corpo do convés de botes, balançando os pés por cima da beirada, enquanto Thayer tira o sobretudo. Então Long se vira, fica de frente para o navio e continua descendo o corpo até ficar pendurado no guarda-corpo. Ele olha para Thayer.

– Você vem, não vem, cara?

– Vai na frente, eu vou num minuto – Thayer responde.

Long se solta e escorrega cerca de dez metros pela lateral do navio, de frente para o casco.

Thayer rapidamente se encarapita no guarda-corpo e olha para a água oleosa lá embaixo, mas não vê Milton.

Então pula.

A água congelante arrepia Thayer enquanto ele se debate e se revolve no mar, com os pulmões ardendo. Desorientado, ele espera estar nadando na direção oposta à do transatlântico que naufraga.

Charles Lightoller, no alto da casa do leme, olha para a massa de pessoas correndo para a popa, totalmente ciente de que eles só estão prolongando a agonia. Não há segurança na multidão. Uns poucos se engalfinham tentando se juntar a ele no telhado.

Lightoller se vira e pula na água.

> *Eles foram heróis, se você quer saber. Devo dizer que tudo o que foi dito sobre eles é perfeitamente verdadeiro. Ninguém pediu que eles tocassem, mas eles tocaram por iniciativa própria.* ***Sarah Stap****, comissária*

> *Eles continuaram até o último minuto. Somente o oceano devorador teve o poder de tragá-los para o silêncio. A banda estava tocando "Nearer, My God, to Thee" ["Mais perto quero estar"]. Eu pude ouvir nitidamente. O fim estava muito próximo.*
>
> ***Charlotte Collyer****, passageira da segunda classe*

2h16, horário local na ponte de comando do Titanic

Um oficial está brandindo uma arma, ameaçando atirar à queimaroupa em qualquer homem que entrar no desmontável A. Um grupo de mulheres, incluindo Rhoda Abbott, que está com os filhos adolescentes, está ao redor do bote, desesperado para entrar. Então o tocador de gaita Eugene Daly vê dois homens correndo para o barco e o oficial mata os dois a tiros.

Daly e o comissário Edward Brown são parte do grupo de homens que tenta lançar o desmontável A, após terem sido bem-sucedidos ao trazê-lo para o convés, deslizando-o do telhado do alojamento dos oficiais sobre duas pranchas. A inclinação do *Titanic* a bombordo é tão severa que é extremamente difícil empurrar o bote pelo declive do convés para posicioná-lo embaixo dos turcos, embora eles já tenham conseguido prendê-los ao bote salva-vidas ao afrouxar os cabos.

Daly ouve outro tiro e vê o oficial caído no chão.

■ *Embora aqueles que testemunharam o oficial atirar nos dois homens e se matar na sequência não o tenham identificado, ao que tudo indica, provavelmente se tratava do primeiro oficial William Murdoch.*

O *Titanic* mergulha mais a fundo, a água sobe até o convés e, subitamente, o desmontável A é inundado, ainda atrelado aos cabos.

Edward Brown pula dentro do bote, começa a cortar os cabos na popa e grita para um marinheiro na proa fazer o mesmo. As pessoas estão em pânico e se agarram às cordas suspensas ao redor da beirada do bote, algumas tentando subir por elas. Um comissário chamado Whiteley se enrosca nos cabos, tropeça e cai, quebrando a perna na queda. A água está tão gelada que ele não sente dor. Assim que Brown consegue cortar as cordas, ele é arrebatado e sugado para um redemoinho. Whiteley trabalha no mar há doze anos, mas não sabe nadar.

Rhoda Abbott consegue agarrar a mão dos filhos enquanto todos eles são varridos pela água e arrastados para o mesmo redemoinho que o comissário Brown.

O coronel Archibald Gracie e James Clinch Smith tentam escalar até o alto dos alojamentos dos oficiais. O peso de um grande sobretudo, um casaco Norfolk e o colete salva-vidas por cima de tudo atrasa Gracie. Mas, de repente, conforme o navio tomba para a frente, eles são atingidos por uma onda. Gracie é arremessado para o telhado dos alojamentos dos oficiais; Clinch Smith é varrido para longe.

Lightoller tenta respirar e vê o ninho de pega dos vigias à sua frente, tudo o que resta fora d'água na porção dianteira do navio. Ele está lutando para conseguir boiar e imagina que deve ser o peso do seu revólver Webley que o puxa para baixo. Ele tira a arma do bolso e deixa que ela afunde – mas ainda está sendo tragado para as profundezas. Com horror, Lightoller percebe que está sobre um enorme duto de ventilação de trinta metros de extensão que leva à sala de máquinas – que está sugando a água. Puxado para baixo junto do navio que submerge, Lightoller fica preso em uma grade de arame sobre o duto à medida que a sucção da água aumenta ao redor dele. Ele está se afogando. E se lembra de uma passagem do Salmo 91: "Porque a seus anjos ele dará ordens a teu respeito...". Repentinamente, uma imensa bolha de ar quente explode das profundezas do *Titanic*, e Lightoller é lançado para a superfície.

O colete salva-vidas de Edward Brown o traz para a superfície. Ele tosse arquejante e vê que está cercado por centenas de pessoas na água, muitas sem colete e que tentam se agarrar a ele, rasgando suas roupas.

Mesmo com as botas pesadas que está usando, Brown tenta nadar o melhor que pode na direção de um grande objeto escuro que flutua, enquanto tenta se desvencilhar das pessoas. O objeto escuro é o desmontável A, meio submerso, ao qual 16 pessoas estão se segurando.

Rhoda Abbott também conseguiu alcançar a superfície – mas não consegue avistar os filhos em lugar algum. Ela grita o nome dele desesperadamente:

– Eugene! Rossmore! Eugene! Rossmore!

O tocador de gaita Eugene Daly está na água, vivendo um verdadeiro pesadelo. "Tudo o que eu tocava parecia ser cabelo de mulher. Crianças chorando, mulheres gritando, e o cabelo delas no meu rosto. Meu Deus, se ao menos eu pudesse esquecer aquelas mãos e aqueles rostos que toquei!"

Mais à ré, os passageiros da primeira classe George Rheims e seu cunhado Joseph Loring estão de pé no convés inclinado, próximos ao ginásio, apenas de roupas íntimas. Eles prometem que, se sobreviverem, cuidarão da família um do outro. Diante de mais um movimento abrupto do *Titanic*, eles literalmente perdem o chão. Loring fala que quer ir para a popa, mas Rheims diz que isso é morte certa e que, em vez disso, ele deveria segui-lo até a água.

– Eu não sei nadar muito bem – o cunhado responde. Rheims pula para fora do barco.

O passageiro da primeira classe Richard Williams é lançado ao mar com seu pai, Charles. Richard se vê cara a cara com um buldogue que foi libertado dos canis do *Titanic*.

O carvoeiro Thomas Dillon, no convés de tombadilho, consegue ouvir o som do violinista da banda do navio tocando o hino "Mais perto quero estar".

2h17, horário local na ponte de comando do Titanic

A dianteira do *Titanic* já afundou 30°.

Olaus Abelseth, o primo e o cunhado estão na traseira do íngreme convés de botes, pendurados nas cordas de alguns turcos; ao redor deles, as pessoas escorregam pelo convés. Eles conseguem ouvir os estalos do navio se rompendo e barulho de explosões dentro dele.

– Vocês conseguem nadar? – Olaus grita para eles, que negam com a cabeça.

– Nós temos de pular, ou a sucção vai nos arrastar para o fundo! Sigurd, o cunhado de Olaus, grita de volta.

– Não! Não vamos pular ainda. De todo modo, não temos muita chance mesmo, então é melhor ficarmos o máximo que pudermos.

– Nós temos que pular!

– Não! Ainda não!

Harold Bride vê o capitão Smith pular para a água da ponte de comando.

Jack Thayer emerge de frente para o *Titanic*. Ele foi arrastado cerca de 35 metros de distância do navio, na direção da popa. Ele já está enfraquecido pelo frio, mas seu colete salva-vidas mantém sua cabeça para fora da água. Por alguma razão que jamais será capaz de explicar, ele não consegue nadar, e fica assistindo petrificado à derrocada do *Titanic*. Jack vê que as centenas de pessoas que ainda restam a bordo se engalfinham pelos conveses, amontoando-se na popa. É como um estouro de boiada.

Mais rugidos e explosões vêm das entranhas do navio. A onda que se forma sobre o *Titanic* atinge o domo acima da escadaria principal, onde, duas horas antes, Jack despediu-se da mãe. O domo se rompe e milhares de litros de água do mar formam uma cascata nas escadas.

Distante do navio, Harold Bride está submerso; seu colete salva-vidas o puxa para a superfície, mas diretamente abaixo do bote desmontável B. Ele peleja para conseguir sair dali. Quando Bride emerge, tossindo e tentando respirar, vê que está cercado por centenas de pessoas.

O primeiro oficial Lightoller também flutua entre os que nadam e os que se afogam, "um pesadelo absoluto de imagens e sons".

Ele nada até o desmontável B.

Richard Williams vê Charles, seu pai, a apenas quatro metros de distância – eles começam a nadar na direção um do outro.

As luzes do *Titanic* se apagam, voltam por um momento, e então se apagam novamente.

No *Californian*, o segundo oficial Stone vê que as luzes desaparecem.

Archibald Gracie está submerso, agarrado ao corrimão no alto dos alojamentos dos oficiais enquanto o navio segue para as profundezas.

Conforme a popa se eleva, os oito esteios que prendem as chaminés estão sob uma tremenda tensão. Os esteios a bombordo da chaminé dianteira estouram e, com um fremido, ela tomba a boreste, esmagando uma porção de nadadores que se debatem na água.

Richard Williams vê quando a chaminé, ainda expelindo fumaça, cai bem em cima de seu pai, poucos metros de onde ele está, levantando uma onda enorme.

A chaminé não atinge o desmontável B por uma questão de centímetros, e a onda que ela criou o arrasta. Lightoller se agarra a ele.

À medida que Eugene Daly se esforça para se manter na superfície, ele olha para trás e vê pessoas sendo sugadas para dentro da segunda chaminé como moscas.

Nesse momento, o *Titanic* se parte em dois, entre a segunda e a terceira chaminé.

A terceira chaminé começa a tombar para a frente, e, num turbilhão de respingos, cai no mar perto de Jack Thayer, esmagando inúmeras pessoas no que restou do convés e também na água. Ele é tragado pela água mais uma vez enquanto a enorme chaminé afunda.

A popa do *Titanic* volta para a água e sua quarta chaminé tomba para trás. O vigia George Symons, que assiste a tudo do bote salva-vidas 1, pensa que um milagre talvez faça a seção traseira continuar flutuando.

Contudo, a popa não se separou totalmente da proa alagada, que agora está submersa, e está sendo vagarosamente tragada para o fundo do mar, enquanto seus conveses expostos são inundados numa velocidade alucinante. A popa está sendo erguida para o céu novamente, emborcando ao ser levantada.

2h18, horário local na ponte de comando do Titanic

Jack Thayer vem à tona ao lado de um bote desmontável virado e se ampara na sua lateral. Ele vê quatro ou cinco homens deitados em cima do bote e pede que eles o ajudem a subir, e eles o puxam. Pingando e com frio, Thayer se agacha e assiste à popa do outrora titânico navio sendo alçada contra o céu noturno. Ele vê centenas de pessoas se agarrando e se aglomerando "como um enxame de abelhas", e muitas delas caindo.

Então a seção da popa fica subitamente imóvel, como um "dedo sinistro" apontando para o céu, e assim fica.

Para Harold Bride, ele parece um pato prestes a se abaixar para um mergulho. Ele está embasbacado com a beleza tétrica do navio.

A seguir, o *Titanic* começa seu mergulho final. A popa está sendo tragada mais para o fundo, ainda se virando a bombordo, "como se quisesse esconder dos nossos olhos a visão daquele espetáculo macabro", nas palavras de Jack Thayer.

2h19, horário local na ponte de comando do Titanic

O *Titanic* virou tanto que agora Charles Joughin é capaz de se agachar sobre o lado de fora do navio, segurando-se em um corrimão do lado boreste do convés de tombadilho. Conforme o *Titanic* se vira, ele vê centenas de pessoas no poço do convés abaixo dele serem jogadas para a lateral do navio. Seus corpos são arremessados em conjunto, formando uma pilha.

O bote emborcado de Jack Thayer está sendo sugado na direção do *Titanic*, enquanto o que restou do navio gira rumo ao abismo oceânico. Thayer consegue ver a quilha e as três hélices pingando acima dele. Com apenas um remo, os homens no bote desmontável tentam remar para longe da popa – parece que ela vai cair bem em cima deles e esmagá-los.

Ainda pendurado nas cordas dos turcos enquanto o *Titanic* afunda, Olaus Abelseth, seu primo e o cunhado estão a pouquíssimos metros do mar. Sigurd, seu cunhado que não sabe nadar, pega a mão de Olaus e os três homens pulam.

No desmontável C, Emily Goldsmith tampa os olhos de Frankie, o filho de 9 anos, para que ele não veja o navio. Frank, seu pai, está a bordo.

2h20, horário local na ponte de comando do Titanic

Charles Joughin sai andando do *Titanic* e entra no Atlântico, sem nem bem molhar os cabelos.

A porção da popa do *Titanic* escorrega água abaixo, sua lânguida insígnia britânica desaparecendo de uma vez por todas.

Na água, Harold Bride aguarda ser tragado pelo mar.

Archibald Gracie emergiu, esperando que a qualquer momento a água fique escaldante quando as caldeiras do *Titanic* explodirem.

Nada.

– Ele se foi – dizem os homens no bote salva-vidas de Lightoller.

No bote salva-vidas 5, o terceiro oficial Herbert Pitman olha para o relógio e murmura:

– São 2h20.

Um vapor suave, quase imóvel, paira sobre a água.

Olaus Abelseth está embaixo d'água com uma corda enrolada em seu corpo. Ele solta a mão de seu cunhado, Sigurd, para se salvar, pensando: "Eu não presto".

Silêncio.

Então começam os chamados de socorro. "Gritos agonizantes de morte de milhares de gargantas", nas palavras de Archibald Gracie.

– Socorro! Socorro!

– Barco à vista! Barco à vista!

– Meu Deus! Meu Deus!

Um homem na água, perto do carvoeiro Thomas Dillon está chamando a mãe.

Para Georges Rheims, os lamentos são "sobrenaturais".

Para Jack Thayer é "um longo e contínuo cântico de lamento".

Olaus Abelseth está lutando pela sua vida. Um homem sem colete salva-vidas se agarra ao seu pescoço, tentando boiar.

– Sai! Sai! – Olaus balbucia, mas o homem não o larga. Olaus esperneia e nada para longe. Ele vasculha os arredores, mas não consegue enxergar Sigurd nem o primo Peter.

O *Titanic* está iniciando uma descida de cerca de quatro quilômetros rumo ao leito do oceano. Sua proa de linhas elegantes e aerodinâmicas submerge rapidamente para as profundezas; sua popa naufraga mais vagarosamente, fragmentando-se enquanto afunda. Cálices de cristais, sacos de cartas, carvão, presentes de casamento, pianos Steinway, bolinhas de gude de crianças, caixas de livros, colares de pérolas, o

automóvel Renault, posses para novas vidas nos Estados Unidos, tudo engolfado pela água escura.

Levará dez minutos para que todos os despojos do *Titanic* cheguem ao fundo do mar.

2h22, horário local na ponte de comando do Titanic

Ensopado, o relógio de Jack Thayer para.

Um oficial solitário do Titanic
caminhando ao longo do convés A.

Nos botes salva-vidas

Era difícil estimar o tempo nos botes salva-vidas. O quinto oficial Harold Lowe testemunhou no inquérito do British Board of Trade:

– Eu não tenho a mais remota noção do tempo que passou depois que ele afundou até a chegada do *Carpathia*. Só sei que quando embarcamos no *Carpathia* já tinha amanhecido, eram 6h da manhã.

O que se segue é um retrato, em ordem numérica, e não cronológica, dos acontecimentos em cada bote salva-vidas do *Titanic* após o naufrágio do dia 15 de abril de 1912 às 2h20.

Bote salva-vidas 1 – Lançado à 1h05

Lucy Duff Gordon, também conhecida como a estilista "Lucile", está tentando manter o ânimo em seu bote, apesar do fato de estar enjoada e ter vomitado repetidamente em seu quimono de seda mauve. Mas a plateia é bem pequena – o bote salva-vidas 1 tem apenas cinco passageiros e sete membros da tripulação do *Titanic*. Lucy Duff Gordon provoca a secretária Laura "Franks" Francatelli por causa da estranha combinação de roupas que ela está vestindo.

– Imagine só, você acabou deixando seu belo vestido de noite para trás!

As duas riem, mas são interrompidas por uma voz que comenta, no breu da noite:

– Não se preocupem, madames, vocês tiveram sorte de escapar com vida. Não se chateiem com nada que tiveram de deixar para trás.

Mais alguém se pronuncia:

– E vocês não têm que ficar chateadas porque perderam seus pertences; vocês podem comprar tudo de novo quando chegarem na costa. E quanto a nós, pobres coitados? Nós perdemos todo nosso

equipamento, sem contar que nosso pagamento parou de contar a partir do momento em que o navio afundou.

Sir Cosmo Duff Gordon contribuiu com a conversa:

– Sim, isso é o que se pode chamar de maldita sorte se vocês preferirem; mas não se preocupem, vocês vão conseguir trabalho em outro navio. De todo modo, eu vou providenciar dinheiro para cada um de vocês comprar equipamentos novos.

Sir Cosmo se arrependerá dessa oferta.

Bote salva-vidas 2 – Lançado à 1h45

Sopra uma brisa suave, e os vinte e seis ocupantes a bordo conseguem ouvir o sinistro barulho da água quebrando contra a base dos icebergs ao redor. Eles não conseguem enxergar muito além da escuridão que circunda o bote. A Sra. Walter Douglas, cujo marido se recusou a entrar no bote salva-vidas ("Não, tenho de ser um cavalheiro", foi o que ele disse), está no timão.

O quarto oficial Joseph Boxhall está no comando do bote e trouxe consigo uma caixa de sinalizadores verdes da ponte de comando, para que os outros botes possam ver onde eles estão. Ele acende o primeiro e imediatamente ouve os gritos dos sobreviventes que ainda se debatem na água, pensando que estão prestes a ser resgatados.

– Vamos voltar? – Boxhall pergunta. Ninguém no bote concorda.

Bote salva-vidas 3 – Lançado à 00h55

Cerca de cinquenta pessoas estão no bote 3 – a vasta maioria é de passageiros da primeira classe. A família Spedden é especialmente afortunada; Frederic Spedden, praticamente imaculado em seu terno, sobreviveu, assim como a esposa Margaretta, o filho Douglas, de 6 anos, e as criadas Elizabeth Burns e Helen Wilson.

O bote salva-vidas traça lentamente seu caminho através de um campo de vastos icebergs. Há um indício de luminosidade no céu.

– Nooossa, olha que lindo o Polo Norte sem Papai Noel! – Douglas Spedden exclama para a mãe.

Aninhadas uma à outra para se manterem aquecidas, Clara Hays e a filha Orian Davidson deixaram seus maridos no *Titanic*. Orian Davidson está usando um chapéu de palha. Elas veem outro bote salva-vidas nas proximidades e gritam aflitas:

– Sr. Charles Hays, você está aí? Sr. Thornton Davidson, você está aí?

– Não! – é a resposta que ecoa das águas.

Bote salva-vidas 4 – Lançado à 1h50

Sob o comando do quartel-mestre Walter Perkis, o bote salva-vidas 4 voltou para procurar sobreviventes e resgatou oito homens – incluindo o carvoeiro Thomas Dillon, que tinha considerado a ideia de afundar com o navio no luxo de uma cabine da primeira classe.

Dillon jaz inconsciente no fundo do bote salva-vidas com dois homens mortos em cima de seu corpo, o primeiro-marinheiro William Lyons é um deles. Lyons foi puxado para a popa do bote, então se deitou e perdeu a consciência.

O bote 4 transporta as esposas dos mais proeminentes passageiros da primeira classe – a gestante Madeleine Astor; Eleanor Widener, anfitriã do banquete no restaurante *à la carte* no dia anterior; Emily Ryerson e os filhos, que viajavam de volta para casa por causa da morte do filho primogênito; e, sentada junto a um dos remos desde que o bote foi lançado, Marian Thayer, que ainda não sabe que o filho Jack está vivo.

Acima dos botes, o céu está repleto de estrelas cadentes.

Bote salva-vidas 5 – Lançado à 00h43

Karl Behr esfrega, por sobre a meia fina, os pés de Helen Beckwith para mantê-los aquecidos. Behr, advogado americano e jogador da Davis Cup, seguiu Helen e seus pais pela Europa durante seis semanas, mantendo-se a distância, posto que a família desaprovava o relacionamento; eles se encontraram "por coincidência" no *Titanic*.

Enquanto aquece os pés de Helen, alguém o cutuca. Behr olha e vê que o homem a seu lado segura um revólver niquelado. Ele se inclina e cochicha no ouvido de Behr:

– Se o que está ruim ficar ainda pior, pode usar o meu revólver com você e sua esposa depois que eu e a minha tivermos terminado.

– Obrigado – é tudo o que o jovem consegue responder.

Os mais variados métodos estão sendo usados para se conservar algum calor nos botes salva-vidas. No bote 3, Ruth, a esposa de Washington Dodge, está vestindo um par de meias-calças que um membro da tripulação lhe deu, dizendo:

– Eu lhe asseguro, madame, que elas estão perfeitamente limpas. Eu as vesti hoje de manhã.

De volta ao bote 5, a jovem Marguerite Frölicher, inevitavelmente, está enjoada, mas foi reanimada por um trago de licor do odre de um dos passageiros.

O terceiro oficial Harold Pitman, no comando do bote, enrolou uma vela ao redor de uma mulher da primeira classe que estava particularmente abatida com o sofrimento provocado pelo frio. Pitman está frustrado, pois logo após o naufrágio do *Titanic* ele queria voltar e procurar sobreviventes.

– Agora, rapazes, vamos remar na direção dos destroços! Talvez consigamos resgatar mais alguns – ele falou.

– Peça ao oficial para não voltar! – uma mulher implorou ao comissário Henry Etches. – Por que todos nós deveríamos perder nossas vidas numa tentativa inútil de salvar os outros do navio?

A maioria concordou que eles não deviam voltar, então Pitman cedeu.

Bote salva-vidas 6 – Lançado à 1h10

Ao timão do bote salva-vidas 6 está o homem que poucas horas atrás estava ao leme do maior navio do mundo. Robert Hichens olha à volta de um bote ocupado quase unicamente por passageiros da primeira classe, e eles estão desapontados com o comportamento do oficial. Antes de o *Titanic* afundar, eles imploraram que Hichens retornasse para resgatar os que estavam na água, mas ele disse que o bote seria sugado pelas águas que arrastavam o navio para o fundo do mar.

A sucção não se concretizou e agora muitos passageiros pedem que ele retorne. Trata-se de uma comitiva formidável: Margaret "Molly"

Brown, o major Arthur Peuchen e Helen Candee o instigam a dar meia-volta.

Hichens ilustra com riqueza de detalhes como as "vítimas que se afogam ficam desvairadas" e se agarrariam nas laterais do bote até virá-lo, acrescentando que não há necessidade de voltar porque há apenas "uma porção de cadáveres por lá".

Peuchen, que deslizou dramaticamente pelos cabos e chegou ao bote no último minuto, gostaria de tomar o controle do timão de Hichens, mas há muitas pessoas no caminho.

Bote salva-vidas 7 – Lançado à 00h40

Para se aquecer, Helen Bishop se abraça ao marido, Dickenson. Ela tenta pensar em momentos felizes – como o dia de seu casamento, em Michigan, em novembro passado, quando ela caminhou pela nave envolvida pelo perfume das flores de laranja em seu véu.

Helen reza para que a previsão do vidente egípcio esteja correta e ela sobreviva a um naufrágio. E prefere não pensar no restante da profecia: um terremoto e a morte, enfim, num acidente de carro.

Os vigias Archie Jewell e George Hogg estão no bote. Hogg tem feito o melhor que pode para manter o ânimo do pessoal. Há apenas vinte e oito pessoas a bordo, e ele ressalta que há bastante espaço para os sobreviventes se eles remarem de volta, mas ninguém quer arriscar.

A atriz Dorothy Gibson, sentada ao lado da mãe, Pauline, usa um vestido de noite, um suéter comprido, um casaco curto e um sobretudo que pertence a William Sloper, o passageiro com quem fez amizade no navio. Dorothy o recompensou com um beijo por ceder o sobretudo. Seu corpo dói dos pés à cabeça de tanto frio.

Todos estão com os pés molhados, pois o ralo de escoamento da água da chuva está sem tampa. As *lingeries* das mulheres e os cachecóis dos homens usados para tentar substituir a tampa funcionou apenas parcialmente.

Bote salva-vidas 8 – Lançado à 1h00

Lucy, a condessa de Rothes, ainda está a cargo do timão do bote. O marinheiro Thomas Jones, posto no comando do bote pelo segundo oficial Lightoller, está encantado com as habilidades náuticas dela. Eles seguem na direção das luzes daquele vapor que brilham no horizonte, seguindo as instruções do capitão Smith, que disse: "Remem na direção das luzes, desembarquem os passageiros e retornem ao navio". Entretanto, eles não parecem estar nada perto. Mais cedo, a condessa sugeriu que eles cantassem para manter o ânimo, e eles entoaram "Pull for the Shore" [Reme para a costa].

Mas agora a atmosfera está ficando tensa. As mulheres estão irritadas porque os demais tripulantes do *Titanic* são incapazes de remar. Thomas Jones dava conselhos aos homens até que um deles rosnou:

– Se você não fechar essa matraca, teremos um a menos no bote.

A certa altura, Jones tentou dar meia-volta para procurar sobreviventes, mas as mulheres entraram em pânico, então ele desistiu, mas deixou bem claro:

– Minhas senhoras, se nós formos salvos lembrem-se de que eu quis voltar. Eu preferia me afogar com eles a abandoná-los.

Bote salva-vidas 9 – Lançado à 1h34

O bote salva-vidas é levado ao sabor da correnteza. Apenas ocasionalmente aqueles que estão aos remos realmente remam.

Kate Buss, que vai encontrar o noivo na Califórnia para celebrar o matrimônio, lamenta a perda de todas as suas posses. Tudo o que lhe restou foi uma pequena bolsa de mão, sem dinheiro, uma caderneta de banco e seu bordado.

A bordo também está uma mulher francesa que não parava de soltar grunhidos histéricos, por mais que as pessoas tentassem acalmá-la. Kate não aguentava mais.

– Faça o favor de ficar quieta! – ela esbraveja com a mulher (provavelmente a amante de Benjamin Guggenheim, a cantora Léontine "Ninette" Aubart). O acesso de raiva de Kate dá certo: a francesa se cala.

Bote salva-vidas 10 – Lançado à 1h50

Mary Fortune está sentada com as filhas Ethel, Alice e Mabel. Mary sabe que é muito provável que o filho Charles e o marido Mark estejam mortos. Ela se recorda do vaticínio que um adivinho lhe disse em janeiro, no terraço de um hotel no Cairo:

– Você corre perigo toda vez que viaja pelo mar. Eu te vejo à deriva no oceano em um bote aberto. Você perderá tudo, menos a vida. Você será salva, mas os outros serão perdidos.

Bote salva-vidas 11 – Lançado à 1h35

A passageira da segunda classe Marie Jerwan é uma em meio aos setenta ocupantes do bote, que está lotado. Ela ouve um dos tripulantes do *Titanic* contar sobre o único outro acidente que testemunhou "em 45 anos como marinheiro": a colisão do *Olympic* com o cruzador HMS *Hawke*, no estreito de Solent.

– Eu pensei que estaria mais seguro no *Titanic*, já que ele era tão elogiado. Jamais imaginei que sofreria um acidente ainda mais terrível, e devo minha segurança à proteção divina.

De tempos em tempos, um dos tripulantes acende uma luz na ponta de uma corda para que os outros botes nas proximidades vejam onde eles estão.

Emma Schabert está no bote junto do irmão Philipp, que rema. Emma contempla a água sem um pingo de medo – ela sabe que a morte por afogamento é rápida.

No fundo do bote está o belga Julius Sap, passageiro da terceira classe, que foi puxado para fora d'água pelos cabelos. Uma mulher segura sua mão e de vez em quando fala com ele, e, embora não consiga entender o que ela diz, ele sabe que ela o faz para que ele não fique inconsciente. Sap está grato por estar ali, posto que mais cedo alguns homens tentaram jogá-lo para fora do bote, e outra pessoa disparou uma arma para impedir que mais passageiros entrassem.

Edith Rosenbaum distrai as crianças a bordo dando corda na cauda de seu porquinho da sorte para que ele toque a canção "La Maxixe".

Elizabeth Nye segura no colo um bebê adormecido enrolado num xale, que lhe foi entregue antes de o bote ser baixado. Maisie, a filha de Elizabeth, morreu quando tinha mais ou menos a mesma idade do menininho que agora ela tem nos braços. Após a morte do marido, onze meses atrás, Elizabeth tirou uma licença do Exército da Salvação em Nova York, onde trabalhava no departamento de uniformes, para passar algum tempo com os pais em Kent.

Ela se pergunta se a mãe do bebê conseguiu entrar em um bote salva-vidas.

Bote salva-vidas 12 – Lançado à 1h30

Gurshon "Gus" Cohen assumiu um dos remos, mas está padecendo, pois queimou as palmas das mãos e feriu a testa quando escorregou pela corda dos turcos para escapar do navio. Cohen é uma das cerca de doze pessoas que foram retiradas da água pelo bote salva-vidas 12, sob o comando do primeiro-marinheiro John Poingdestre. Os resgates foram difíceis, visto que Poingdestre conta com apenas dois homens para remar.

Bote salva-vidas 13 – Lançado à 1h40

Lawrence Beesley não se deixou abater. Estar em um bote salva-vidas está lhe proporcionando a oportunidade de observar e experienciar um bocado de coisas novas – por exemplo, a visão da aurora boreal (que inicialmente alegrou os ocupantes do navio, que pensaram que estava amanhecendo); e a lição do fogueiro Frederick Barrett sobre como reconhecer um navio vindo ao resgate:

– ...uma única luz no horizonte, a luz do mastro, seguida por uma segunda, no convés. Se permanecerem em alinhamento vertical e a distância entre as luzes aumentar à medida que elas se aproximam, então é um vapor.

Beesley também empreendeu uma busca sistemática no bote atrás de água e comida, mas encontrou somente um tanque de ar feito de zinco que serve para manter a embarcação flutuando se ela virar. Até mesmo uma voz sentenciando na escuridão: "Não estou brincando; podemos

vagar aqui por dias até que nos resgatem – isso se formos resgatados" não o desanimou. O frio que "nos envolvia como se fosse uma segunda pele" era o principal desconforto.

Washington Dodge está em um dos remos. O homem ao seu lado lhe pergunta:

– Doutor, sua esposa e seu bebê estão seguros?

Dodge lhe responde que os colocou em um dos primeiros botes a ser lançado. Então reconhece que o homem é o comissário Frederick Ray.

– Eu não tinha ideia de que você estava aqui!

– Ora! Eu estava bem atrás de você quando deixamos o vapor, e te chamei para entrar.

Pouco antes, Frederick Ray, comissário sempre dedicado no cuidado com seus passageiros, pegou meia dúzia de lenços limpos que apanhara de última hora em sua cabine e os distribuiu às pessoas no bote, sugerindo que elas dessem um nó em cada ponta e improvisassem um chapéu para se aquecerem.

Leah Aks está rezando para que Frank, seu bebezinho de 11 meses, esteja são e salvo. Ele foi tomado de seus braços e passado para o bote salva-vidas 11, mas quando ela avançou para se juntar a ele, um tripulante a deteve, pensando que ela estava tentando pular dentro de um bote que já estava cheio.

Bote salva-vidas 14 – Lançado à 1h25

Desde que o *Titanic* naufragou, o bote salva-vidas 14 está remando em meio a cadeiras, travesseiros, mantas, bancos, mesas e uma massa de grãos pretos de café.

O quinto oficial Harold Lowe comanda o bote e está determinado a assegurar que os botes salva-vidas não se desloquem para muito longe.

– Vamos manter todos os botes o mais próximo possível uns dos outros. É nossa única chance de sermos resgatados. Se nos separarmos, estamos perdidos.

Esther Hart e a filha Eva estão aninhadas uma à outra. Eva tem um cobertor da White Star enrolado firmemente ao seu redor para protegê-la e mantê-la aquecida; o casaco de pelo de carneiro que veste não é suficiente. Esther tem certeza de que o marido Benjamin está morto e

de que o sonho de uma vida nova nos Estados Unidos está acabado. O oficial Lowe lhe deu a tarefa de baldear a água para fora do bote. Esther toca algo debaixo de seu assento e olha mais de perto para ver o que é – um homem deitado em cerca de 40 centímetros de água que deve ter entrado clandestinamente a bordo.

Bote salva-vidas 15 – Lançado à 1h41

Bertha Mulvihill está hipnotizada pelo pequeno iceberg que atinge repetidamente a lateral do bote. Mesmo quando remam para longe, logo são arrastados de volta para ele, batendo sempre exatamente onde ela está sentada. Bertha está junto de Maggie Daly, e as duas se perguntam se Eugene, o primo, sobreviveu.

O iceberg atinge a amurada de madeira mais uma vez. Bertha acredita que se trata de alguma maldição que está zombando com ela, e então se dá conta de que sua obsessão com o iceberg a ajudou a esquecer que está com frio, com fome e que provavelmente tem duas costelas quebradas.

O céu está ficando mais brilhante. Bertha olha para o horizonte e enxerga o que parece ser uma luz.

– Será que é um barco vindo nos resgatar? – ela pergunta a um marujo perto dela. Ele também acha que pode ser, mas alguém diz que é apenas a luz de outro bote salva-vidas.

As luzes estão ficando mais próximas e mais intensas. Há um rastro de fumaça preta. Com certeza é um navio a vapor.

Bote salva-vidas 16 – Lançado à 1h23

O bote salva-vidas 6, guiado pelo quartel-mestre Robert Hichens, está a poucos centímetros do bote 16, comandado pelo mestre de armas Joseph Bailey. O bote de Bailey transporta vários membros da tripulação do *Titanic*, então alguém grita do bote 6:

– Vocês bem que podiam nos ceder um homem, já que têm tantos.

Bailey concorda e envia um foguista para remar no bote 6. Ele ainda está coberto de fuligem e veste apenas um macacão fino. Molly Brown se apieda e cobre as pernas do rapaz com sua estola de zibelina.

Os botes agora estão se batendo na escuridão. O major Arthur Peuchen sugere que eles coloquem alguns coletes salva-vidas entre os cascos para fazer as vezes de verdugos. Robert Hichens e Fred Fleet tiram os seus e amarram os barcos juntos. Helen Candee oferece a Hichens um cobertor meio molhado.

Todos estão ficando com mais frio e ninguém está remando. Molly Brown, Peuchen e os demais dizem a Hichens que os botes deveriam se separar, mas o quartel-mestre está aproveitando a primeira chance que teve de se sentar em horas e se recusa a seguir adiante. Molly Brown pede a um dos colegas passageiros que corte as cordas mesmo assim, e Hichens se levanta para impedi-los.

– Se você der mais um passo na minha direção, eu te jogo pra fora do bote – Molly troveja.

Hichens começa a esgoelar um monte de insultos para Molly Brown. O foguista, perguntando-se em que espécie de bote foi parar, interpela Hichens:

– Ei, você não sabe que está falando com uma dama?

– Eu sei muito bem com quem estou falando, e sou eu que estou no comando deste bote! – o quartel-mestre rosna de volta.

Mas Molly Brown segue em frente e os botes 16 e 6 são separados um do outro.

Desmontável A – Alagado

Há cerca de 30 centímetros de água dentro do desmontável A – ninguém consegue alcançar as laterais para estabilizá-lo. Ele foi varrido do convés do *Titanic* antes que pudesse ser atrelado aos turcos. A fibra de paina na base do bote desmontável e no enchimento dos verdugos é o que mantém o bote flutuando. Cerca de 30 pessoas estão a bordo e todas estão de pé para não ficar em contato com a água congelante que invade o bote. Uma delas é Rhoda Abbott, que em vão chamou pelos filhos Rossmore e Eugene enquanto se debatia na água. Bem quando estava quase desistindo, um braço forte a agarrou e a puxou para dentro do desmontável. Rhoda está de pé, tremendo em seu uniforme do Exército da Salvação encharcado.

Ali perto, os pés do comissário Edward Brown ficaram tão inchados por causa do frio que suas botas rasgaram. George Rheims está apenas com roupas de baixo, tremendo incontrolavelmente.

Richard Williams, que viu o pai, Charles, ser esmagado por uma das chaminés do *Titanic*, pergunta ao homem a seu lado se poderia usar o chapéu dele para baldear a água para fora. O homem recusa o pedido.

Outro homem pergunta a Williams:

– Posso passar meu braço pelo seu pescoço?

– Claro – Williams responde.

Olaus Abelseth está tentando manter um homem vivo. Ele o reconheceu como um colega da terceira classe, com quem cruzou alguns dias antes. Apesar de não conseguir se lembrar do nome dele, Olaus sabe que ele tem esposa e um filho que o aguardam em Nova Jersey.

Abelseth nadou cerca de 15 minutos depois que o *Titanic* afundou, até que viu a sombra escura de um bote desmontável. Ninguém o ajudou a subir, mas também não o impediram. Apenas lhe disseram:

– Não vire o bote.

Olaus apoia o homem semiconsciente num assento e pega a mão dele.

– Estamos vendo um navio agora. Aguente firme – Olaus insiste, chacoalhando-o.

– Quem é você? Me deixa...

Olaus continua tentando manter o homem desperto, mas ele está ficando exausto e gelado.

Desmontável B – Alagado

– Pai Nosso, que estais no Céu,

Santificado seja o Vosso nome.

Venha a nós o Vosso Reino,

Seja feita a Vossa vontade, assim na Terra como no Céu...

O som de trinta homens recitando o Pai Nosso reverbera pelo Atlântico Norte. Um tripulante argumentou:

– Vocês acham que devemos rezar? Qual é a religião de vocês?

Cada um dos presentes declarou sua denominação – havia católicos, batistas, presbiterianos, então foi decidido que uma prece que congregasse a todos deveria ser declamada.

O desmontável emborcou. Os homens estão tentando se agarrar a ele, mas o casco liso oferece pouca aderência. O tocador de gaita Eugene Daly está com metade do corpo dentro d'água, seu sobretudo lhe confere alguma proteção contra o frio. O comissário Thomas Whiteley está a bordo, sentindo-se envergonhado. Ele estava sentado em um guarda-roupa quando avistou o desmontável B. A princípio, eles estavam em quatro sobre o guarda-roupa, mas um a um os homens foram caindo. Whiteley então nadou até o desmontável, mas o segundo oficial Charles Lightoller se recusou a deixá-lo subir.

– São trinta e uma vidas contra a sua. Você não pode embarcar; não tem espaço.

Whiteley implorou, mas Lightoller não se comoveu. Whiteley, segurando-se na lateral, pediu aos céus que alguém morresse para que houvesse espaço para ele. E não teve de esperar muito até que alguém perdesse a consciência e caísse do bote.

Agora que Whiteley está a bordo, sente vergonha de sua prece.

Charles Lightoller sugere que Harold Bride dê um pouco de encorajamento a todos ali citando o nome dos navios que ele e Phillips contataram pedindo assistência para o *Titanic*. Bride, que foi resgatado do mar, mas cujos pés estavam muito machucados e quase congelados, enumera:

– O *Baltic*, o *Olympic*, o *Carpathia*... – E conta que o *Carpathia* deverá alcançá-los por volta das 4h da manhã. Como Bride é incapaz de ficar de pé, Jack Thayer tenta ampará-lo e mantê-lo fora d'água.

Archibald Gracie também está a bordo. Logo após o afundamento do *Titanic*, ele avistou o desmontável B, no qual homens na proa e na popa usavam pedaços de madeira como remos, e nadou na direção dele. Todavia, um homem a mais sobre a precária embarcação não era bem-vindo. Como o próprio Gracie afirmou:

– Eu tive uma recepção duvidosa... ninguém estendeu a mão para mim.

Ele se agarrou por conta própria ao braço de alguém e conseguiu passar a perna esquerda por cima do casco. Logo depois, mais uma

dúzia de pessoas treparam no bote e entraram, e cada vez que mais alguém entrava, mais o bote afundava na água.

Ninguém mais pode entrar. Os homens que estão com os remos improvisados guiam os botes para longe dos nadadores remanescentes. Aqueles que chegarem perto demais serão golpeados na cabeça com pedaços de madeira. Alguns foram avisados:

– Fique onde está, meu chapa. Mais um de vocês e todos nós afundaremos!

Aviso que normalmente era respondido com silêncio, exceto por um homem que devolve:

– Tudo bem, rapazes; boa sorte e que Deus abençoe todos vocês...

Archibald Gracie mantém o rosto virado para o outro lado.

Desmontável C – Lançado às 2h00

Bruce Ismay está com um dos remos do desmontável C. O presidente da White Star não voltou para explorar os destroços depois que seu navio afundou. É ligeiramente reconfortante o fato de que, por serem principalmente passageiros da terceira classe, a maioria libaneses, dificilmente alguém no bote sabe quem ele é. Ismay está tão chocado que não consegue falar com ninguém.

Amy Stanley, a caminho de Connecticut para se tornar babá, consegue arrancar algumas risadas ao dizer:

– Pelo menos vamos escapar da vacinação.

Os passageiros da terceira classe seriam vacinados a bordo do *Titanic* na segunda-feira.

Desmontável D – Lançado às 2h05

Hugh Woolner, de chapéu na cabeça e colete salva-vidas firmemente amarrado por cima de um sobretudo, passou a noite quase inteira tomando conta do pequeno Michel Navratil, de 3 anos. Tanto Michel quanto seu irmão mais novo, Edmond, estavam chorando desde que foram separados do pai no *Titanic*.

O bote salva-vidas 14 reboca o desmontável D, e o quinto oficial Harold Lowe levantou sua vela – é o único bote que ainda tem uma.

Cerca de uma hora antes, Lowe avistou o desmontável D, que navegava baixo na água e decidiu "atrelá-lo para garantir que ele ficaria bem". O número de pessoas no bote de Lowe aumentou em cerca de quinze desde o lançamento, posto que ele já resgatou os ocupantes do desmontável A, quando ele estava prestes a afundar.

Woolner está de pé na proa do desmontável D, contemplando uma bem-vinda visão. Cerca de 500 metros à frente deles está o *Carpathia*, que acabou de parar. Ele consegue ver que alguns botes do *Titanic* já estão junto do navio e que os passageiros se alinham nos conveses; alguns tirando fotos conforme o diminuto comboio se aproxima.

Eles estão tão próximos que Lowe decide baixar a vela do bote 14 e remar os metros restantes dessa perigosa viagem.

Os passageiros do *Carpathia* descobriram que sua jornada pelo Mediterrâneo se tornou uma missão de resgate dos mais variados modos. Alguns ouviram o barulho dos botes salva-vidas sendo preparados; outros abriram as torneiras e perceberam que não havia água quente porque os motores precisavam de toda a potência que pudessem obter; outros viram os comissários carregando pilhas de cobertores; a maioria notou que os motores estavam mais ruidosos e que estava ficando muito, muito frio.

Quando o *Carpathia* alcançou a localização do *Titanic* às 4h da manhã, após ter driblado inúmeros icebergs ao longo do caminho, o navio estava pronto para socorrer as centenas de sobreviventes. O encarregado dos comissários reuniu seu departamento e instruiu "cada homem a permanecer em seu posto e executar seu dever como um verdadeiro lorde inglês".

Assombro e preocupação tomavam conta da ponte de comando – não havia sinal do *Titanic*. Então eles viram o contorno de um bote na água e a chama de uma luz. Era o quarto oficial Joseph Boxhall no bote salva-vidas 2.

Boxhall foi levado à ponte de comando para falar com o capitão Rostron, que lhe perguntou:

– Cadê o *Titanic*?

– Ele se foi! Afundou às 2h20.

Houve um momento de choque e silêncio.

– Quantas pessoas restavam a bordo quando ele afundou?

– Centenas e centenas! Possivelmente mil... talvez mais! – Boxhall respondeu, com a voz embargada de emoção. – Meu Deus, senhor, eles afundaram com o navio...

> *Sem peso e na maioria dos casos boiando por causa dos coletes salva-vidas, os corpos dos mortos do* Titanic *– as celebridades, os menos conhecidos, e os humildes anônimos – boiaram na vastidão do Atlântico por semanas, e alguns, acredita-se, por meses após o desastre. Os vapores de correspondência evitavam a região de cadáveres flutuantes; as rotas do Atlântico estavam assombradas, e até hoje [1955] os mestres dos navios mantêm distância do local onde o* Titanic *naufragou.*
>
> ***James Bisset,*** *segundo oficial do* Carpathia

Aproximadamente 1.600 pessoas foram tragadas pelo mar com o *Titanic*, mas somente 18 foram retiradas da água. A maioria não afundou porque os coletes salva-vidas a manteve na superfície. O mar estava dois graus abaixo do ponto de congelamento na escala Celsius (28° Fahrenheit), o que significa que boa parte dos passageiros pode ter sofrido uma parada cardíaca instantânea com o choque do frio quando caiu na água.

Os ocupantes dos botes salva-vidas não precisavam ter se preocupado com a possibilidade de os barcos serem virados. Aqueles na água mal conseguiam nadar, pois seus membros estavam dormentes. A dor provavelmente impossibilitou qualquer pensamento racional; a maioria das pessoas morreu de hipotermia dentro de 15 a 30 minutos.

Para recuperar os corpos, a White Star Line fretou um navio lança-cabos chamado *Mackay-Bennett*, que transportava agentes funerários, toneladas de gelo e centenas de caixões. Os tripulantes eram todos voluntários.

Quando alcançaram o local da colisão, os coletes salva-vidas brancos pareciam uma massa de gaivotas pairando sobre a água. O *Mackay-Bennett* recolheu 306 corpos. A aparência de cada um deles, incluindo as roupas e os pertences, foi registrada em um inventário. Cadáveres desfigurados foram sepultados no mar; membros da tripulação do *Titanic* foram colocados em sacos com gelo e postos debaixo de uma lona encerada; corpos de passageiros da segunda e da terceira foram

costurados em sacos de lona; e os corpos dos passageiros da primeira classe foram colocados em caixões.

O bote desmontável A foi abandonado à deriva pelo quinto oficial Lowe, com três homens mortos a bordo, todos com o rosto coberto pelos coletes salva-vidas. Ele foi encontrado um mês depois, a cerca de 320 quilômetros, pelo transatlântico *Oceanic* também da White Star. Um passageiro descreveu o que viu:

– Dois marinheiros, com os cabelos descoloridos pela exposição ao sol e ao sal, e uma terceira figura, vestindo trajes de noite, todos deitados sobre os bancos.

Quando o *Carpathia* estava a cerca de um quilômetro de Manhattan, o capitão Rostron ordenou que os treze botes salva-vidas restantes do *Titanic* fossem soltos, para evitar que os repórteres ficassem tirando fotos ou que o público tivesse a chance de conseguir um souvenir macabro.

WHITE STAR
LINE

Charlotte Collyer e a filha Marjorie, sobreviventes do Titanic, junho de 1912. Charlotte conserva seu cobertor da White Star Line.

Depois de abril de 1912...

1.514 pessoas morreram no naufrágio do *Titanic*: **818** passageiros, **696** tripulantes.

710 pessoas sobreviveram: **498** passageiros, **212** tripulantes.

20% dos homens sobreviveram.

74,3% das mulheres sobreviveram.

52,3% das crianças sobreviveram.

62% dos passageiros da primeira classe; **41%** da segunda classe; **25%** da terceira classe.

68% da tripulação de convés sobreviveu; **19%** da tripulação de atendimento; **22%** da tripulação de máquinas.

Rhoda, Rossmore e Eugene Abbott – Aos 16 anos, Rossmore Abbott foi sepultado no mar no dia 24 de abril; o corpo de Eugene, de 14 anos, se recuperado, nunca foi identificado.

A mãe dos garotos, Rhoda, integrante do Exército da Salvação de longa data, casou-se novamente em 1914 e morou muitos anos na Flórida antes de se mudar para Londres. Ela morreu em 1946, aos 73 anos. Rhoda Abbott foi a única mulher que sobreviveu ao pular do navio.

Olaus Abelseth – O fazendeiro norueguês da terceira classe contou sua história ao inquérito do Senado dos Estados Unidos, após ficar algum tempo internado em um hospital. Ele cuidou de sua fazenda na Dakota do Sul por 30 anos e teve quatro filhos com a esposa, também norueguesa, Anna Grinde. Anna viveu até os 101, e Olaus, até os 94. Sigurd Moen, seu cunhado, e Peter Søholt, seu primo, se afogaram.

Leah Aks – Quando chegou ao *Carpathia*, Leah viu seu bebê Frank nos braços de outra mulher, que, ao ser confrontada, alegou que o bebê era seu. O capitão Rostron pediu que ambas as mulheres provassem que eram a mãe. Leah descreveu uma marca de nascimento no peito de Frank e ele então foi devolvido para ela. No ano seguinte, uma grata Leah deu à luz Sarah Carpathia Aks – embora as freiras que preencheram a certidão de nascimento acidentalmente tenham registrado Sarah Titanic Aks.

Thomas Andrews – O corpo do diretor executivo da Harland and Wolff, se recuperado, jamais foi identificado. Conforme os detalhes de suas ações durante as horas finais do *Titanic* foram revelados, como ajudar os passageiros a entrar nos botes e vestir os coletes salva-vidas neles, Andrews foi alçado ao status de herói nacional. Seu grande legado talvez tenha sido o *Olympic*, que serviu fielmente à White Star Line por 24 anos, sendo aposentado em fevereiro de 1935. Seu navio-irmão, o *Britannic*, foi convertido em um navio- hospital durante a Primeira Guerra Mundial, e naufragou ao acertar uma mina alemã em 21 de novembro de 1916.

John Jacob Astor IV – John Jacob Astor foi o primeiro corpo retirado do *Mackay-Bennett*. O inventário registrava:

"Homem – Idade estimada: 50 anos – Cabelos claros e bigode."

"Trajes – Terno de sarja azul; lenço azul com as iniciais 'A.V.'; cinto com fivela de ouro; botas marrons com solas vermelhas de borracha; camisa de flanela marrom; iniciais 'J.J.A.' na parte de trás do colarinho."

"Pertences – Relógio de ouro; abotoaduras de ouro com diamante; anel de diamante com três pedras; 225 libras em notas inglesas; 2.440 dólares em espécie; 5 libras em ouro; 7 xelins em prata; 5 moedas de dez francos; lápis dourado; caderneta de bolso."

Madeleine Astor – O testamento de John Jacob estipulava que a jovem Madeleine de 18 anos só poderia se beneficiar de um fundo fiduciário e morar na mansão da Quinta Avenida se permanecesse viúva pelo resto da vida. A maior parte da fortuna de Astor não foi para o bebê ainda não nascido, mas para Vincent – o filho de seu primeiro

casamento. Em 14 de agosto, Madeleine deu à luz um menino chamado John Jacob Astor VI (um primo já era o John Jacob Astor V).

Em 1915, ela renunciou a seu quinhão da fortuna de Astor quando desposou William K. Dick, com quem teve dois filhos. Eles se divorciaram em 1933, e Madeleine se casou com o boxeador Enzo Fiermonte, que conheceu em uma viagem transatlântica.

Léontine "Ninette" Aubart – No *Carpathia*, a amante de Benjamin Guggenheim telegrafou para uma amiga em Paris: "*Moi sauvée mais Ben perdu*" (Fui salva mas perdi Ben). No dia 1º de maio, Léontine enviou uma reclamação por danos pessoais para a White Star Line no montante de 25 mil dólares, anexada a uma lista de itens que perdeu no *Titanic*, incluindo o valor em francos.

BAÚS:

1 baú "Innovation" para chapéus

1 baú "Innovation" para vestidos

1 baú "Innovation" para lingerie

1 baú "Vuitton"

1 bolsa de toilet com acessórios de prata 3.500 francos.

24 vestidos e estolas 25 mil francos.

7 chapéus e 2 com plumas 2.400 francos.

SAPATOS:

6 pares pretos

6 pares de gala

6 pares de cetim com fivela de brilhantes

6 pares (sem descrição) 1.800 francos.

LINGERIE:

24 chemises

6 chemisettes

12 conjuntos de calcinhas

24 camisolas de renda de seda, espartilhos, blusas para usar por cima dos espartilhos, lenços e adereços para o pescoço 6 mil francos.

Luvas e óculos de ópera 400 francos.

JOIAS:

1 bolsa de ouro com safiras 4 mil francos.

1 carteira, ouro com esmeraldas 2 mil francos.

1 carteira de dinheiro e bolsa de maquiagem, ouro com safiras 4 mil francos.

1 bracelete 3 mil francos.

1 tiara de brilhantes 9 mil francos.

Total: 61.100 francos (12.220 dólares)

Léontine Aubart morreu em outubro de 1964, aos 77 anos.

Encarregado dos comissários Reginald Barker – Seu corpo, se recuperado, nunca foi identificado.

Frederick Barrett – Em 25 de maio de 1912, poucas semanas após o naufrágio, o foguista Frederick Barrett já estava servindo no *Olympic*. Como parte do inquérito do Senado, o senador William Smith foi falar com Barrett na sala de máquinas do *Olympic* para ter uma noção de quais tinham sido as condições nas caldeiras do *Titanic* na hora da colisão.

George Beauchamp – O foguista relatou ao inquérito britânico a história de sua batalha contra o avanço da água na caldeira 6. Ele continuou a trabalhar no mar e, no fim da vida, tornou-se um doqueiro em Southampton. Ele morreu em abril de 1965, aos 77 anos de idade.

George Beedem – O corpo do camareiro, se recuperado, nunca foi identificado.

Lawrence Beesley – O professor Lawrence Beesley teve medo do mar pelo resto da vida. Apenas uma vez ele concordou em passar as férias na praia, e insistia em virar sua cadeira de costas para o mar. Beesley foi contratado como consultor especial no filme *Somente Deus por testemunha* (*A Night to Remember*), de 1958, e, num ato impensado de crueldade, foi posto em um trailer no Pinewood Studios, onde lhe pediram para gravar como seriam os gritos de alguém que está se afogando.

Kit, o filho de Lawrence Beesley, casou-se com a autora de *101 dálmatas*, Dodie Smith.

Karl Behr, Helen Beckwith – Apesar das reservas dos pais de Helen, a busca de Karl ao redor da Europa foi recompensada – eles se casaram um ano após o naufrágio. O casal teve quatro filhos.

Karl faleceu em 1949, e posteriormente Helen se casou com um dos parceiros de tênis de Karl. Ela morreu em 1965.

Os pais de Helen, Richard e Sallie Beckwith, também sobreviveram ao desastre.

Em 1987, uma bolsa de couro que pertencia a Richard Beckwith foi recuperada do sítio de ruínas do *Titanic*. Ela continha joias que pertenciam a Charlotte Cardeza e a outros passageiros da primeira classe do convés B, e uma caixa de prata com o monograma DG gravado – que pertencia aos Duff Gordons. Ao que tudo indica, depois que Charlotte Cardeza abandonou o navio no bote salva-vidas 3, à 00h55, alguém que tinha a chave das cabines deu uma volta pelas acomodações da primeira classe para saqueá- las. A bolsa provavelmente foi abandonada pelo ladrão no convés de botes ou na água.

Helen e Dickenson Bishop – A profecia que Helen Bishop recebeu durante sua lua de mel dizia que ela sobreviveria a um naufrágio e a um terremoto, antes de encontrar a morte em um acidente de automóvel. Em 1913, os Bishop se instalaram na Califórnia, onde tiveram a casa abalada por um terremoto.

Em 4 de novembro do mesmo ano, ela estava em um carro que era dirigido por um amigo quando bateu numa árvore; Helen foi arremessada para fora do veículo e bateu a cabeça no pavimento de cimento. Os cirurgiões fixaram uma placa de prata sobre a porção lesionada de seu crânio.

Embora a recuperação de Helen tivesse sido um sucesso, a relação com Dickenson estava deteriorada, e, em janeiro de 1916, eles se divorciaram. Dois meses depois, Helen tropeçou em um tapete na sala de estar de uma amiga e bateu a cabeça no chão. Ela sofreu uma severa hemorragia cerebral e faleceu na manhã de 15 de março de 1916, no mesmo dia em que Dickenson se casou pela segunda vez.

Quarto oficial Joseph Boxhall – Joseph Boxhall aposentou-se da vida no mar em 1940 e posteriormente trabalhou como consultor no filme *Somente Deus por testemunha*. Ele morreu em 1967 e havia pedido que suas cinzas fossem espalhadas na posição onde aconteceu o naufrágio do *Titanic*, que ele mesmo tinha calculado: 41°46’ N, 50°14’ O.

Infelizmente, a descoberta dos escombros em 1985 revelou que o navio estava a 20 quilômetros de distância dali.

Theo Brailey – O corpo do pianista, se recuperado, nunca foi identificado. A princípio, seus pais – Ronald e Amy – receberam a notícia de que o filho tinha sobrevivido. Eles compareceram ao *Titanic* Band Memorial Concert, realizado no Albert Hall em maio de 1912, para levantar fundos para a família dos integrantes da banda. Entre os regentes estavam Sir Edward Elgar, Sir Thomas Beecham e Sir Henry Wood. Uma das orquestras da noite foi a London Symphony Orchestra, que tinha feito reservas no *Titanic* para uma turnê pelos Estados Unidos e pelo Canadá, mas que, graças a uma feliz mudança de agenda nos locais das apresentações, teve de partir uma semana antes.

Harold Bride – Mesmo exausto e sofrendo com severas queimaduras de frio e machucados nos pés, Bride ajudou Harold Cottam, o radiotelegrafista do *Carpathia*, a enviar mensagens para os amigos e os familiares dos sobreviventes do *Titanic*. Os homens estavam tão ocupados que até ignoraram o pedido do presidente Taft, que queria notícias de seu assessor, Archibald Butt.

Um dia antes da chegada a Nova York, Bride recebeu uma mensagem do engenheiro-chefe da Marconi americana:

"Pare. Não diga nada. Guarde sua história por dólares que tenham quatro dígitos. Sr. Marconi de acordo. Vamos te encontrar na doca."

Após o desembarque da maioria dos passageiros, Guglielmo Marconi e o jornalista Jim Speers chegaram à sala do radiotelégrafo do *Carpathia* – Bride ainda estava teclando mensagens.

– Não vale a pena enviar isso agora, meu rapaz – Marconi falou.

Bride ditou sua história a Speers e no dia seguinte ela estampava o *New York Times*, o mesmo jornal que publicou o relato de Jack Binns sobre o naufrágio do *Republic*. Bride recebeu mil dólares pela história – mais de três anos de salário, e o dobro do que foi pago a Binns. Dias depois, Bride compareceu de cadeira de rodas para prestar depoimento ao Comitê do Senado.

Harold Bride casou-se em 1919, e o casal teve três filhos. Incomodava-o o interesse contínuo pelo *Titanic*, e ele se mudou da Inglaterra para uma área remota da Escócia em meados de 1920.

Arthur Bright – Assim como todos os quartéis-mestres do *Titanic*, Arthur Bright sobreviveu ao naufrágio. Ele morreu em Southampton em outubro de 1955.

Margaret "Molly" Brown – Os repórteres a apelidaram de "inafundável" após sua declaração na chegada a Nova York:

– O navio pode afundar, mas eu não; eu sou inafundável!

Margaret concedeu entrevistas usando os mesmos trajes que vestia no bote salva-vidas.

Em maio de 1912, no papel de presidente do Comitê dos Sobreviventes, ela entregou uma taça de prata ao capitão Rostron, do *Carpathia*, e uma medalha a cada membro da tripulação. Molly morreu em outubro de 1932. Ela foi imortalizada em 1964, no musical da Broadway *A Inconquistável Molly* e no filme de mesmo nome.

Daniel Buckley – O jovem Buckley, de 21 anos, que foi protegido por uma mulher no bote salva-vidas 13, serviu no Exército dos EUA durante a Primeira Guerra Mundial. Ele escreveu inúmeras cartas para a mãe no Condado de Cork; em uma delas, ele pedia que ela não lhe enviasse mais meias, pois já tinha quinze pares.

Daniel Buckley foi morto um mês antes do fim do conflito.

Jeremiah Burke – O corpo de Jeremiah Burke, se recuperado, nunca foi identificado. A mensagem que ele colocou numa garrafa foi encontrada em uma praia no Condado de Cork no verão de 1913 e levada à polícia, que a entregou para a família dele. A mensagem foi emoldurada e pendurada na parede da casa de seu descendente, John Burke.

Kate Buss – Kate chegou a San Diego e se casou com Samuel Willis em 11 de maio de 1912. Ela tinha viajado em abril porque queria evitar a "má sorte" de um casamento em maio. Eles tiveram uma filha, Sybil. Kate faleceu no estado do Oregon, EUA, em julho de 1972, aos 92 anos de idade.

Major Archibald Butt – Archibald Butt morreu no naufrágio. O presidente Taft chorou quando recebeu a notícia da morte de seu assessor favorito. Seu corpo, se recuperado, nunca foi identificado.

Helen Candee – A visita de Helen à proa do *Titanic* na manhã do naufrágio é apontada como a fonte de inspiração da cena "Eu estou voando!" de Kate Winslet e Leonardo DiCaprio no filme de James Cameron. Após o desastre, Helen escreveu que depois daqueles momentos na proa o navio parecia "cheio de fantasmas que ainda não sabiam que já estavam mortos". Ela continuou a escrever e a militar pelos direitos das mulheres, falecendo em agosto de 1949.

Reverendo Ernest e Lillian Carter – A igreja dos Carter em Whitechapel realizou uma missa de ação de graças em 15 de abril, após os primeiros boletins que sugeriam que todos no *Titanic* tinham sobrevivido.

O obituário de Ernest Carter no *Times* dizia: "Ele trazia consigo um entusiasmo tão contagiante que, por mais desesperadoras que fossem as causas com que estivesse envolvido, era impossível que a melancolia fizesse morada... Eles não tinham filhos e viveram uma vida de devoção ao próximo".

William, Lucile e Billy Carter – Lucile Carter divorciou-se de William em 1914. Em seu processo de divórcio, foi dito que depois que o marido mandou que ela e as crianças se vestissem, ela só o viu novamente no *Carpathia*. "Tudo o que ele disse foi que teve um café da manhã gostoso e alegre e nunca pensou que eles iriam conseguir."

O filho Billy viveu quase até os 90 anos.

Eleanor Cassebeer – Os jornais inventaram uma porção de declarações imputadas à passageira da primeira classe Eleanor, que teria dito que os oficiais estavam bêbados, que o primeiro oficial Murdoch não estava na ponte de comando no momento da colisão e que um "espírito de descaso reinava". Ela declarou em resposta: "Eu sou uma fiel admiradora da hombridade americana e britânica".

Virginia Clark – Virginia Clark foi resgatada no bote salva-vidas 4. Walter, seu marido, pereceu no desastre. Ela morreu em dezembro de 1958.

Fred Clarke – Apenas três integrantes da banda tiveram os corpos recuperados. Fred Clarke foi encontrado em 24 de abril. Foi fácil identificá-lo, pois ele tinha um cartão de negócios com seu nome e endereço: Tunstall Street, Liverpool.

Gurshon "Gus" Cohen – O emoldurista de 18 anos foi fotografado no *Carpathia* enquanto dormia profundamente em uma espreguiçadeira. Ele recortou a foto e a enviou para a família, com a legenda "Esse sou eu".

Cohen ganhou o apelido de "O Gato", após escapar da morte por várias vezes. Ele foi baleado duas vezes no mesmo dia durante a Primeira Guerra Mundial e sua casa foi bombardeada duas vezes durante a Segunda Guerra. Aos 78 anos, Cohen se recuperou de um ataque quase letal de febre reumática.

Gus Cohen casou-se com sua noiva Hettie, e eles gostavam de fazer cruzeiros quando se aposentaram. Ele confessou uma vez que os lamentos dos moribundos "nunca saíram dos meus ouvidos".

Sidney Collett – O estudante de teologia foi recebido pelos pais em Nova York; ele foi o último da família a emigrar da Inglaterra. Collett matriculou-se no Rochester Theological Seminary, mas foi vítima de *bullying* extremo – seis estudantes marcaram sua testa com nitrato de prata. O incidente foi investigado pela embaixada britânica e, após a conclusão, Collett retornou para a Inglaterra. Ele morreu em Londres, em 1941.

Harvey, Charlotte e Marjorie Collyer – O corpo de Harvey, se recuperado, nunca foi identificado. Na igreja de Bishopstoke, em Hampshire, há um memorial em sua homenagem feito de madeira, na forma de um quadro de avisos e um suporte para sombrinhas, com a inscrição: "Consagrado à memória de Harvey Collyer, que caiu em sono eterno em 15 de abril de 1912, aos 31 anos. Jesus lhe disse 'venha'".

Charlotte nunca se recuperou da perda do marido e morreu consumida pelo luto em 1914. Marjorie foi uma das convidadas especiais da estreia do filme *Somente Deus por testemunha*, junto de outros sobreviventes. Ela morreu em 1965, aos 61 anos de idade.

Harold Cottam – O radiotelegrafista do *Carpathia* continuou trabalhando no mar até 1922, quando se casou e começou a trabalhar como vendedor. Ele morreu em 1982.

Eugene Daly – O tocador de gaita irlandesa sempre acreditou que foi o seu sobretudo que o manteve vivo no bote salva-vidas, e ele se tornou o seu

casaco da sorte, com o qual sempre viajava. Eugene Daly morreu no Bronx em outubro de 1965.

Maggie Daly – A prima de Eugene Daly casou-se com o viúvo Bartholomew Griffin em Manhattan, em abril de 1920. Ela morreu em abril de 1939.

Thornton e Orian Davidson – Para atrair a atenção do *Carpathia*, a passageira da primeira classe Orian ateou fogo ao seu chapéu de palha. Ela viveu até os 94 anos. O corpo de seu marido, Thornton, se recuperado, nunca foi identificado.

Thomas Dillon – O carvoeiro da sala de máquinas foi puxado para fora d'água pelo bote salva-vidas 4. Dillon afirmou posteriormente:

– Prefiro morrer cem vezes a passar por outra experiência dessa e sair vivo.

Ele teve uma boa recuperação e testemunhou diante do inquérito britânico em maio de 1912.

Washington e Ruth Dodge – Washington Dodge tentou retomar sua vida de político e banqueiro em São Francisco, porém, quando começaram a circular rumores de que ele teria escapado em um dos botes salva-vidas do *Titanic* vestido de mulher, ele decidiu contar sua versão dos fatos no Commonwealth Club de São Francisco, em maio de 1912. O resultado de um acordo de negócios em 1919, no qual ele foi acusado injustamente de se beneficiar de informação privilegiada, jogou-o em um estado depressivo. Dodge foi até sua garagem em junho de 1919 e deu um tiro na cabeça. Ruth Dodge morreu em Nova York em julho de 1950.

Walter e Mahala Douglas – Quando seu bote salva-vidas emparelhou-se ao *Carpathia*, Mahala gritou, agoniada de tristeza:

– O *Titanic* afundou com todo mundo a bordo! – antes de ouvir um "Calada!" do quarto oficial Boxhall.

O corpo de Walter, seu marido, foi recuperado pelo *Mackay-Bennett*.

Sir Cosmo e Lady Lucy Duff Gordon – No segundo dia a bordo do *Carpathia*, Sir Cosmo Duff Gordon cumpriu a promessa feita aos tripulantes no bote salva-vidas de "providenciar dinheiro para cada um de vocês comprar

equipamentos novos". Laura "Franks" Francatelli preencheu sete cheques, Sir Cosmo os assinou, e eles tiraram uma fotografia do evento.

Quando os Duff Gordon chegaram a Nova York, começaram a circular rumores de que eles tinham pagado para os tripulantes não voltarem para resgatar mais sobreviventes, porque estavam com medo de o bote ser virado. O bote salva-vidas 1 ficou conhecido como "o bote do dinheiro". Sir Cosmo foi forçado a defender o pagamento quando testemunhou diante do inquérito do Board of Trade e refutou veementemente as acusações de que teria insistido que eles não deveriam voltar. Sua esposa declarou:

– Ele jamais se recuperou do vexame das acusações que foram levantadas contra ele e desde então é um homem mudado... Eu sei que seu coração está partido.

Lady Duff Gordon alegou que "o desastre do *Titanic* fez o meu nome e minha fortuna. Quando abri meus estabelecimentos em Nova York e em Chicago, as pessoas se amontoavam nas lojas".

Sir Cosmo morreu em 1931, e pouco depois os negócios de Lady Lucy entraram em colapso. Ela morreu em uma casa de repouso em Putney, em abril de 1935.

Henry Etches – O comissário sobreviveu ao naufrágio e, no fim da vida, retirou-se para Worcestershire.

Alfred Evans – Evans trabalhou como funcionário de estaleiro nas docas de Southampton e então na Harland and Wolff. Ele morreu em fevereiro de 1964.

Cyril Evans – No inquérito do Senado dos Estados Unidos, Evans, o radiotelegrafista do *Californian*, reforçou o depoimento de seu colega Ernest Gill de que os rojões sinalizadores foram vistos do *Californian*:

– Era um assunto recorrente no navio.

Evans continuou trabalhando para a Marconi e serviu nas duas guerras mundiais nas comunicações militares. Ele morreu de ataque cardíaco em 1959.

Edith Evans – Edith cedeu um lugar no bote salva-vidas para a amiga Caroline Brown, dizendo:

– Vá primeiro. Você tem crianças te esperando em casa.

Seu corpo, se recuperado, nunca foi identificado.

Frederick Fleet – Até agosto de 1912, Fleet continuou trabalhando para a White Star Line como marinheiro no *Olympic*. O ex-vigia, no entanto, era visto como motivo de embaraço e, por alguns, até mesmo como pé frio. Ele começou a trabalhar para outras linhas de navios e até construiu navios para a Harland and Wolff.

Nos anos 1960, Fleet acabou indo vender jornais nas ruas de Southampton, onde às vezes era provocado pelos transeuntes, que gritavam:

– E aí, Fred? Viu algum iceberg ultimamente?

Ele se enforcou com uma corda do varal em janeiro de 1965, pouco tempo depois da morte da esposa. Fleet sempre sustentou que se tivesse um par de binóculos naquela noite, teria visto o iceberg a tempo.

Margaret Fleming – Margaret trabalhou como secretária de Marian Thayer pelo resto da vida, falecendo em agosto de 1941.

Percy Fletcher – O corneteiro do *Titanic* morreu no naufrágio; seu corpo, se recuperado, nunca foi identificado.

Mary Fortune – Mary perdeu o marido, Mark, e o filho, Charles, no naufrágio; os corpos, se recuperados, nunca foram identificados.

Laura "Franks" Francatelli – A secretária de Lucy Duff Gordon casou-se com um gerente de hotel suíço e eles viviam em Manhattan e em Londres. Laura morreu em Hampstead em junho de 1967. Um relato do naufrágio digitado por ela para o inquérito do Board of Trade foi vendido por 20 mil libras em 2010.

Dr. Henry e Clara Frauenthal – O doutor que ajudou a reposicionar o braço quebrado de Renée Harris se matou em 1927, ao pular do sétimo andar de seu hospital. Henry deixou a maior parte de sua fortuna para o hospital. A viúva Clara passou os últimos dezesseis anos de sua vida em um hospício.

Isaac Frauenthal – Isaac morreu em Nova York em novembro de 1932.

Marguerite Frölicher – A perpetuamente enjoada Marguerite casou-se com o noivo Robert J. F. Schwarzenbach em janeiro de 1913. O casal viveu

em Jericho, Nova York, e teve três filhos.

Os pais dela retornaram a Zurique após o casamento, e o pai faleceu em novembro. A mãe, Margaretha, morreu em março de 1955 e foi enterrada ao lado do marido.

Dorothy e Pauline Gibson – Na mesma noite em que aportou em Nova York a bordo do *Carpathia*, Dorothy Gibson ganhou um anel de noivado de mil dólares do amante Jules Brulatour, e ele lhe contou os planos de fazer um filme sobre o desastre. *Saved from the Titanic* foi gravado quase integralmente a bordo de um cargueiro abandonado no porto de Nova York, e Dorothy usou o mesmo vestido de noite branco, suéter comprido e sobretudo que vestia na noite em que o navio afundou.

Dali em diante, poucas coisas deram certo para a atriz. Em 1913, enquanto dirigia seu precioso carrinho cinza, ela atropelou um casal que estava na calçada – o marido foi morto e a esposa ficou gravemente ferida. Dorothy pagou uma grande soma de indenização. Jules Brulatour se divorciou da esposa e casou-se com Dorothy em 1917, mas o matrimônio durou apenas alguns poucos anos. Dorothy se mudou para Paris com a mãe, Pauline, e viveu da pensão de Brulatour, dando festas para amigos como H. G. Wells e James Joyce.

Tanto Dorothy quanto a mãe ficaram encurraladas na Itália quando estourou a Segunda Guerra Mundial, e, em 1944, Dorothy foi aprisionada em um campo de concentração. Ela morreu em sua suíte no Paris Ritz em fevereiro de 1946.

James Gibson – O oficial aprendiz do *Californian* fez carreira nos navios das linhas Cunard e Holt. Ele morreu em 1963.

Victor Giglio – O corpo do secretário de Benjamin Guggenheim, se recuperado, nunca foi identificado.

Ernest Gill – O engenheiro assistente do *Californian* vendeu sua história sobre ter visto rojões disparados de um grande vapor ao jornal *Boston American* por 500 dólares – mais do que um ano de salário. Questionado pelo senador Smith, ele manteve sua história, e seu testemunho ajudou a condenar o capitão Lord aos olhos do inquérito do Senado Americano. Nas entrevistas que havia concedido, Lord não mencionou ter visto os rojões. Gill repetiu seu testemunho no inquérito

do British Board of Trade no mês seguinte. Pouco se sabe sobre o que aconteceu com ele após maio de 1912.

Frank, Emily e Frankie Goldsmith – Emily foi uma das primeiras a desembarcar do *Carpathia* quando ele atracou no píer da Cunard em Nova York, no dia 18 de abril. Havia uma multidão de mais de 3 mil pessoas, que teve de ser contida por um regimento de polícia montada. Emily estava usando o anel de casamento que Tom Theobold pediu que ela entregasse a sua esposa.

Emily morreu em 1955.

Frankie trabalhou para a Força Aérea do EUA em Ohio; ele jamais conseguiu ir a jogos de beisebol, porque o som da multidão lhe lembrava os gritos das pessoas morrendo.

A família Goodwin: Frederick, Augusta, Lillian, Charles, William, Jessie, Harold e Sidney – A família inteira morreu no *Titanic*. Um dos primeiros corpos a ser recuperado pelo *Mackay-Bennett* foi o de um garoto de aproximadamente 2 anos, que se especulou ser da terceira classe. Os marinheiros que encontraram o corpo decidiram erigir um memorial para a criança, e a enterraram com um pingente de cobre gravado com "Nosso Bebê".

Em 2007, amostras de DNA provaram que o garotinho tinha 18 meses e era Sidney Goodwin.

Coronel Archibald Gracie – Somente a bordo do *Carpathia* é que Gracie notou que tinha sido atingido na cabeça e nas pernas pelos destroços ao tentar escapar do *Titanic*. Ele jamais recuperou a saúde plenamente e morreu em 4 de dezembro de 1912, pouco depois de escrever um relato do desastre.

Margaret Graham e Elizabeth Shutes – Quando o bote salva-vidas 3 emparelhou-se com o *Carpathia*, a governanta Elizabeth Shutes se recusou a subir a escada de corda até o convés e, em vez disso, sentou-se na cadeira de suspensão. Um membro da tripulação do *Carpathia* gritou enquanto ela era içada:

– Cuidado, rapazes, ela é peso leve!

Margaret Graham não gostava de Elizabeth Shutes e a demitiu assim que chegaram a Nova York.

Elizabeth Shutes morreu sem se casar, em outubro de 1949.

Margaret Graham casou-se com um advogado e morreu em abril de 1976.

Charles Groves – O terceiro oficial do *Californian* serviu em submarinos na Primeira Guerra Mundial. Seu barco, o *E-17*, encalhou na costa holandesa, e ele passou o restante da guerra em um campo de concentração ou em liberdade condicional na Inglaterra. Groves se tornou o superintendente marítimo da Sheaf Line, que tem base em Newcastle-upon-Tyne, e trabalhou para o Almirantado investigando desastres marítimos. Ele morreu em setembro de 1961.

Benjamin Guggenheim – O corpo do milionário Benjamin Guggenheim, se recuperado, nunca foi identificado.

William Gwinn, John March, John Smith, James Williamson, Oscar Woody – Todos os carteiros morreram no naufrágio. O corpo de Oscar Woody e o de John March foram recuperados e identificados pelos pertences; os demais, se recuperados, nunca foram identificados.

Albert Haines – O assistente de contramestre Haines foi resgatado no bote salva-vidas 9. Ele foi atropelado por um carro em 1933, aos 53 anos.

William Harbeck e Henriette Yrois – O corpo do produtor de documentários foi encontrado agarrado à bolsa da amante Henriette Yrois. Ele foi identificado pelo cartão de membro da Moving Picture and Projecting Machine Operators' Union [Associação dos Operadores de Projetores de Som e Imagem]. Quando sua esposa, Catherine, foi recolher o corpo, foi informada de que não poderia ser a Sra. Harbeck, posto que ela tinha se afogado junto do marido. Catherine não comprou uma lápide para a cova do marido.

O corpo de Henriette Yrois, se recuperado, nunca foi identificado.

Henry e Renée Harris – O corpo de Henry, se recuperado, nunca foi identificado. Renée estava convencida de que a tripulação do *Mackay-Bennett* encontrou o corpo de seu marido, roubou as pérolas e as joias que estavam em seus bolsos e o sepultou no mar. Renée descobriu poucas semanas após a perda do *Titanic* que o marido estava quebrado. Ela tentou seguir o exemplo de Henry e se tornar produtora da

Broadway, mas não teve muito sucesso. Renée tornou-se amiga do historiador Walter Lord e lhe disse que o título de seu livro [*A Night to Remember*; em tradução livre, "Uma noite para recordar"] deveria ser *A Night to Forget* ["Uma noite para esquecer"]. Renée morreu em setembro de 1969.

Benjamin, Esther e Eva Hart – Esther e Eva retornaram para a Inglaterra no *Celtic* e se estabeleceram novamente em Essex. Esther morreu em 1928.

Durante boa parte de sua vida, Eva deixou "o assunto do desastre do *Titanic* completamente de lado". Para escapar dos pesadelos frequentes, ela foi até o mar e se trancou numa cabine até que os pesadelos parassem. Eva concedeu muitas entrevistas ao longo dos anos sobre o desastre.

– A pior lembrança são os gritos – ela confessou em 1983.

A carta angustiada que sua mãe escreveu na biblioteca da segunda classe na tarde de 14 de abril de 1912 foi vendida num leilão em abril de 2014 por 119 mil libras.

O corpo de Benjamin, se recuperado, nunca foi identificado.

Wallace Hartley – O estojo do violino do líder da banda do *Titanic* foi encontrado junto ao seu corpo. Nos bolsos de Hartley havia uma caneta tinteiro dourada, uma caixa de fósforos de prata e as gorjetas que recebeu na noite em que morreu. A White Star Line pagou o translado do corpo dele para a família – mas não o do corpo dos outros membros da banda que foram encontrados.

A história dos músicos, que se tornaram conhecidos como "a banda que não parou de tocar" e, em particular Wallace Hartley, tornou-se o foco do pranto britânico após o naufrágio. Havia 40 mil pessoas no funeral de Hartley em Colne, Lancashire. No caixão, estavam talhadas as seguintes palavras: "Wallace H. Hartley, morto em 15 de abril de 1912, aos 33 anos. 'Mais perto quero estar'". A noiva de Wallace, Maria Robinson, nunca se casou.

Em 2013, após dois anos de testes, foi concluído que o violino com as iniciais W.H.H. e a inscrição "Para Wallace, pela ocasião de seu noivado com Maria" era o instrumento que Hartley tocou na noite em que o *Titanic* afundou.

Herbert Harvey – O corpo do engenheiro que lutou contra o avanço da água na caldeira 5, se recuperado, nunca foi identificado.

Charles e Clara Hays – O corpo do presidente da Ferrovia Grand Trunk foi encontrado pelo *Minia*, outro navio fretado pela White Star Line para reaver os mortos. Os Hays viajavam no *Titanic* como convidados de Bruce Ismay, e pagaram apenas 93 libras e 10 xelins para cobrir acidentes. Clara se recusou a processar a White Star Line por danos:

– Quando se é um convidado, não se processa o anfitrião.

Samuel Hemming – O acendedor Hemming morreu em Southampton em abril de 1928 aos 59 anos de idade.

James Hesketh – Hesketh escapou da caldeira 6 momentos antes de o iceberg rasgar o casco, mas morreu no naufrágio do navio. Seu corpo, se recuperado, nunca foi identificado.

Robert Hichens – Em 1933, Hichens, um beberrão, tentou assassinar um homem a quem devia dinheiro e depois se suicidar, mas falhou em ambas as empreitadas. O ex-quartel-mestre foi solto da prisão em 1937 e voltou a trabalhar no mar, morrendo a bordo de um cargueiro, o *English Trader*.

Robert Hichens costumava reclamar da "Inafundável" Molly Brown com sua família:

– Ela podia ter entrado em qualquer bote salva-vidas, por que tinha que entrar justo no meu?

George Hogg – Hogg trabalhou como marinheiro a vida toda e morreu em Southampton em 1946.

Masabumi Hosono – A sobrevivência de Hosono foi considerada uma desgraça nacional para o Japão. Ele foi criticado pelos jornais, demitido de seu emprego e apontado como exemplo de desonra em textos escolares. Ele morreu em 1939.

Jock Hume – O corpo do violinista foi encontrado no mar vestindo uma capa de chuva fina e um cachecol por cima do seu uniforme da banda. Em 18 de outubro de 1912, sua noiva deu à luz a filha deles, que batizou de Johann Law Hume Costin.

Walter Hurst – O graxeiro da sala de máquinas que pesarosamente olhou para o bote 1 e pensou "Já que eles estão lançando os botes, deveriam pelo menos colocar pessoas dentro deles", conseguiu subir em cima do desmontável B que estava emborcado. Walter Hurst morreu em dezembro de 1964.

Joseph Hyman – Existe uma delicatéssen kosher em Cheetham Hill, Manchester, chamada J.A. Hyman (Titanics) Ltd. Seu fundador, o emoldurista Joseph Hyman, que viajava para os Estados Unidos para visitar o irmão, sobreviveu ao naufrágio. Como Joseph estava com medo de viajar de volta para casa pelo mar, seu irmão o embebedou antes de colocá-lo a bordo. Inspirado pelas lojas que viu em Nova York, Joseph abriu uma delicatéssen, que hoje é administrada por Richard Hyman, seu bisneto.

Bruce Ismay – Jack Thayer visitou Ismay em sua cabine no *Carpathia*. Ele estava "sentado, de pijamas, trêmulo como uma folha quando eu falei com ele [...], dizendo-lhe que ele tinha todo o direito de embarcar no último bote; ele absolutamente não prestou a menor atenção e continuou a olhar para a frente com um olhar fixo". Poucos outros foram tão compreensíveis. Ismay foi a primeira testemunha a se apresentar diante do Comitê do Senado dos EUA em uma sala de conferências no Waldorf-Astoria, logo na manhã seguinte em que o *Carpathia* atracou. Ismay foi acusado de encorajar o capitão Smith a acelerar em meio ao gelo, e de estar no comando de uma companhia que não valorizava a vida – preferindo os lucros aos botes salva-vidas. Os jornais americanos o apelidaram de J. "Brute" Ismay.

O interesse de Ismay por Marian Thayer, que surgiu durante a viagem, perdurou nos meses que se seguiram e eles começaram a se corresponder. Em uma das cartas, escritas enquanto sua esposa estava na igreja, ele dizia: "Oh, como eu queria que você estivesse aqui e nós pudéssemos nos sentar no jardim e ajudar um ao outro...". Em outra, ele confessou suas inúmeras faltas: "Eu absolutamente me odeio. Diga-me o que fazer para me curar... Que fim para minha vida. Talvez eu fosse orgulhoso demais pelos navios e esse é meu castigo". Marian Thayer encerrou a troca de correspondências em junho de 1913.

Ismay desistiu da presidência do International Mercantile Marine e da White Star Line naquele mesmo mês. Ele contribuiu com 10 mil libras para auxiliar as viúvas do desastre do *Titanic* e fez muitos outros atos de caridade. Ele forneceu assistência à família de seu secretário, William Harrison. O filho de Harrison lhe escreveu: "Embora nosso luto ainda seja grande, também grande é nosso alívio por podermos viver confortavelmente todos juntos".

Ismay retirou-se para o Condado de Galway e manteve-se afastado da vida pública. Ele morreu aos 74 anos, em outubro de 1937.

Em 1934 foi realizada a fusão da White Star Line com a Cunard, e durante treze anos as bandeiras de ambas as companhias tremularam nos navios. Em 1947, a Cunard, detendo a maioria das ações na Cunard-White Star Ltd, fechou a White Star.

Violet Jessop – Violet serviu como comissária no *Olympic* e no *Titanic*, e então como enfermeira no *Britannic*. Quando o *Britannic* atingiu uma mina, em 1916, Violet embarcou no bote salva-vidas com poucos, porém selecionados, itens: um relógio, um anel, um livro de orações e uma escova de dentes. Ela se lembrou da falta que sentiu de uma escova de dentes no *Carpathia*. Na água, Violet se viu quase sozinha no bote, pois os ocupantes já tinham visto algo que ela ainda não tinha notado: o *Britannic* estava tentando chegar em águas rasas, e o bote salva-vidas estava sendo sugado na direção das hélices. Violet pulou no mar, mas uma lâmina gigante a atingiu repetidas vezes na cabeça. Ela recobrou a consciência já na superfície, rodeada de corpos mutilados. Somente quando já estava bem mais velha, Violet descobriu que tinha sofrido uma fratura no crânio. Ela se aposentou da vida no mar em 1950 e morreu em maio de 1971, aos 83 anos.

Archie Jewell – Jewell sobreviveu ao naufrágio do navio-hospital *Britannic*, mas um ano depois, quando servia como primeiro-marinheiro no navio-hospital SS *Donegal*, afogou-se quando ele foi bombardeado por um U-Boot. Ele tinha 28 anos.

Thomas Jones – O primeiro-marinheiro que colocou a condessa de Rothes no comando do bote salva-vidas removeu depois o número "8" do bote e o emoldurou para ela.

Charles Joughin – A capacidade do padeiro de ter sobrevivido na água por mais de uma hora é um mistério. Alguns especularam que o alto teor alcoólico em sua corrente sanguínea atuou como um anticongelante; outros, que o seu cabelo seco indicava que ele tinha bolsões de ar que funcionaram como isolantes. Joughin morreu em 1956, em Nova Jersey, aos 78 anos.

Thomas Kelland – O corpo do bibliotecário, se recuperado, nunca foi identificado.

Georges Krins – O corpo do violinista, se recuperado, nunca foi identificado. A ideia de um memorial para Krins, em sua cidade natal de Spa, na Bélgica, foi arquivada quando a Primeira Guerra Mundial foi deflagrada. Sua família processou, sem sucesso, a White Star Line por indenização.

Reginald Lee – O vigia que trabalhou junto de Frederick Fleet no ninho de pega morreu de sintomas relacionados à pneumonia em agosto de 1913, a bordo do SS *Kenilworth Castle*.

Segundo oficial Charles Lightoller – Um ano depois do naufrágio, Lightoller foi tomar um banho gelado após uma longa partida de tênis. A água fria lhe despertou um turbilhão de lembranças terríveis, lançando-o em um transe, e ele teve de ser retirado do banho por amigos.

Lightoller defendeu Bruce Ismay em ambos os inquéritos e sofreu as consequências – embora tenha trabalhado até se aposentar na White Star, na década de 1930, nunca ganhou o seu próprio comando.

Entretanto, durante a Primeira Guerra Mundial, a Marinha Real, reconhecendo seus talentos, outorgou-lhe o comando do barco torpedeiro *HMTB-117*. Em julho de 1916, ele atacou um Zeppelin usando as armas de um navio. Por essa ação, foi premiado com a Cruz de Serviços Distintos.

Em maio de 1940, Lightoller, com seu filho, levou o iate de quase 20 metros da família, o *Sundowner*, para auxiliar na evacuação de Dunquerque.

A capacidade máxima do *Sundowner* era de 21 pessoas, mas 130 foram trazidas de volta para casa em meio a bombas e tiros de

metralhadora. Charles Lightoller morreu em dezembro de 1952, aos 78 anos de idade.

Milton Long – O corpo do amigo de Jack Thayer foi encontrado pelo *Mackay-Bennett*. Ele está enterrado em Springfield, Massachusetts. Oito dias após o naufrágio, Jack Thayer escreveu para o pai de Milton, fazendo um relato da noite. Ele terminou com as palavras:

"Seu filho portou-se com a mais perfeita calma o tempo todo, mantendo os nervos sob controle, até o último momento. Gostaria de ter mais para lhe contar... Envio uma foto minha, pensando que o senhor poderia gostar de ver quem estava com ele no final."

Capitão Stanley Lord – Após ser censurado tanto pelo inquérito britânico quanto pelo americano por não ter ido prestar socorro ao *Titanic*, o empregador de Lord, a Leland Line, requisitou sua carta de demissão. Lord admitiu que o *Californian* tinha parado em condições arriscadas e que os rojões que foram avistados lhe foram reportados e, mesmo assim, ele apenas disse aos seus oficiais:

– Continuem com o código Morse.

Lord poderia ter acordado o seu radiotelegrafista e pedido que ele tentasse entrar em contato com o navio. Nem uma menção sequer aos rojões foi registrada no diário de bordo do navio.

Quando a esposa de Charles Lightoller, Sylvia, compareceu ao inquérito britânico, estava tão furiosa com o capitão Lord por tudo o que ficou sabendo de sua negligência ao dever, que só concordou em apertar a mão dele depois que o marido lhe disse:

– Você não deve chutar cachorro morto.

Em 1913, Lord ganhou o comando de um navio da Nitrate Producers' Steam Company Ltd. Ele se aposentou em 1927, devido a problemas de saúde, e morreu em 1962, aos 84 anos.

Lord ainda tem apoiadores – os "Lordites" – que alegam que o navio avistado do *Titanic* não era o *Californian*, e que ele não foi negligente naquela noite.

Se o *Californian* tivesse ido ao auxílio do *Titanic* quando viu os rojões, provavelmente não teria chegado a tempo de salvar as pessoas que morriam congeladas na água, pois estava a cerca de 15 quilômetros de distância e sua velocidade máxima era de 14 nós.

Quinto oficial Harold Lowe – Lowe foi a estrela do inquérito do Senado dos Estados Unidos, tão irascível quanto tinha sido na noite do naufrágio, o que frequentemente arrancava risos durante seus diálogos com o presidente do inquérito, o senador William Smith. Smith lhe perguntou se eram verdadeiros os relatos de que ele estaria embriagado na noite de 14 de abril.

– *Eu*, senhor? Não, senhor! *Isso*... – Lowe levantou um copo d'água – é o drinque mais forte que eu já tomei!

O quinto oficial do *Titanic* declarou ao inquérito que teve de disparar o revólver para manter dois homens longe de um bote salva-vidas; sobre um deles, ele disse:

– Eu não sei se ele era italiano ou o quê, mas era de uma dessas raças latinas.

Lowe foi obrigado a se desculpar com o governo italiano, redigindo uma declaração:

"Eu, por meio desta, retiro a palavra 'italiano' e a substituo pela palavra 'imigrantes pertencentes às raças latinas'."

Lowe não foi recompensado por sua atuação a bordo do *Titanic*, e só conseguiu um posto de terceiro oficial no navio *Medic*, da White Star Line. Ele serviu como comandante na Marinha Real durante a Primeira Guerra Mundial. Harold Lowe morreu no País de Gales em maio de 1944, aos 61 anos de idade.

William Lyons – O primeiro-marinheiro foi resgatado da água pelo bote salva-vidas 4, mas faleceu no *Carpathia* e foi sepultado no mar. Ele tinha 26 anos.

Roberta Maioni – O nome da criada da condessa de Rothes foi registrado incorretamente após o desastre, e demorou três semanas para que sua mãe recebesse o seguinte telegrama:

"Sra. Maioni, Manor Farm, Surrey,
É com prazer que lhe informamos que entre as listas dos sobreviventes aparece o nome da Srta. Maioni, que é, sem dúvida, sua filha, e nós a felicitamos pela segurança dela.
Com os nossos melhores cumprimentos. White Star Line"

Roberta faleceu em janeiro de 1963. Por muitos anos, ela sofreu de artrite severa e culpava a noite congelante que passou no bote 8 pelo mal. Uma crônica que ela escreveu para uma competição de contos realizada pelo *Daily Express* e o broche que ganhou de um jovem comissário foram leiloados em 1999.

Evelyn Marsden – Após o naufrágio, a comissária do *Titanic* se casou com um médico da White Star Line chamado William James. Eles se mudaram para a terra natal de Evelyn, a Austrália. Evelyn morreu em agosto de 1938, e William, inconsolável, morreu pouco tempo depois.

Paul Maugé – O *maître d'* do restaurante *à la carte* sobreviveu ao naufrágio e foi trabalhar no Canadá. Ele morreu em 1971.

Thomas McCawley – O instrutor do ginásio disse a um passageiro que não vestiria o colete salva-vidas, pois dificultaria seu nado. Seu corpo, se recuperado, nunca foi identificado.

Comissário-chefe Herbert McElroy – O *Mackay-Bennett* recuperou o corpo de um homem cuja identificação seria muito difícil dado o avançado estado de decomposição. Em seus bolsos foram encontrados uma caneta-tinteiro, um molho de chaves e um pouco de dinheiro. Como ele vestia o paletó branco dos oficiais, decidiu-se investigar um pouco mais. A tripulação concluiu que se tratava do corpo de Herbert McElroy. Por causa da decomposição, ele foi sepultado no mar em 22 de abril de 1912, junto de mais quatorze pessoas.

Frank Millet – O corpo de Millet foi recuperado pelo *Mackay-Bennett* e identificado pelas iniciais FDM em um relógio de ouro. A forte amizade entre Millet e Archibald Butt foi celebrada com uma fonte na Executive Avenue, em Washington DC, erigida por resolução conjunta do Congresso e nomeada de fonte Butt-Millet.

Philipp Mock, Emma Schabert – O passageiro da primeira classe que ajudou Edith Rosenbaum a entrar no bote salva-vidas 11 teve uma carreira diversificada na área bancária e da manufatura de pianos. Ele faleceu na Flórida em junho de 1951. Sua irmã, Emma, que também estava no bote salva-vidas 11, morreu dez anos depois.

Sexto oficial James Moody – Moody abriu mão de um lugar em um bote salva-vidas, e Harold Lowe ocupou seu lugar. O corpo de Moody, se recuperado, nunca foi identificado.

Bertha Mulvihill – Apesar das costelas quebradas e da tragédia que testemunhou, Bertha escreveu uma carta extraordinariamente bem-humorada para a irmã enquanto estava no *Carpathia*:

"Querida Maud, eu estou feliz e bem-disposta – nunca estive melhor. Quando você ouviu falar do desastre? ESTOU TÃO CONTENTE QUE ESTAVA NELE. Jamais me esquecerei. Estamos quase em Nova York. Estou fazendo ótima viagem..."

Bertha desposou o noivo, e o casal viveu em Rhode Island com os cinco filhos.

Primeiro oficial William Murdoch – Archibald Gracie, que estava junto de Murdoch nos minutos finais do *Titanic*, alegou que teria ouvido o som de um disparo se o primeiro oficial tivesse se matado. No entanto, vários depoimentos de testemunhas que descreveram que um oficial se suicidou após atirar em dois homens permitem concluir que se tratava de William Murdoch.

Sahid, Waika e Maria Nackid – A pequena Maria, de 1 ano, foi a primeira sobrevivente do *Titanic* a perder a vida. Em julho de 1912, ela contraiu meningite e faleceu. O casal libanês se estabeleceu em Connecticut e teve mais uma filha e quatro filhos.

Michel, Michel e Edmond Navratil (Hoffman) – Michel Navratil era católico romano, mas como junto de seu corpo foi encontrada a passagem em nome de Hoffman, ele foi enterrado em um cemitério judeu em Halifax, Nova Escócia.

O mistério dos dois "Órfãos das Profundezas" que não falavam inglês rendeu manchetes em jornais do mundo inteiro. Marcelle Navratil viu uma foto de seus filhos em um jornal francês e, em maio de 1912, resgatou-os em Nova York.

Após concluir os estudos na França, Edmond tornou-se arquiteto e construtor. Durante a Segunda Guerra Mundial, foi capturado pelos alemães, mas conseguiu escapar. Ele morreu aos 43 anos.

Seu irmão mais velho, Michel, tornou-se professor de psicologia. Já em idade avançada, ele conseguiu montar um mosaico de lembranças da viagem.

– Eu me lembro de olhar para o tamanho do casco... o navio era esplêndido. Meu irmão e eu comíamos ovos no salão de jantar da segunda classe. O mar era impressionante. Eu tinha uma total e profunda sensação de bem-estar.

Em 1987, ele retornou aos Estados Unidos para o marco do aniversário de 75 anos do naufrágio. Nove anos depois, Michel cruzou o Atlântico novamente para visitar pela primeira vez o túmulo de seu pai no Canadá. Foi nessa viagem que ele se lembrou das últimas palavras de seu pai, sussurradas em seu ouvido antes que ele fosse colocado no bote salva-vidas.

Douglas Norman – O corpo do pianista escocês foi recuperado pelo *Mackay-Bennett* e enterrado no cemitério de Fairview em Halifax, Nova Escócia.

Alfred Nourney – O autoproclamado Barão von Drachstedt deixou Helen Bishop bem irritada no bote salva-vidas, com sua insistência em fumar cachimbo e ao se recusar a remar. No *Carpathia*, ele criou ainda mais animosidade ao cair no sono em cima de uma pilha de cobertores destinados aos sobreviventes. Uma mulher puxou o cobertor de baixo dele, e Nourney caiu no chão ao som dos aplausos dos demais.

O "Barão" perdeu todo seu dinheiro no *Titanic*. Ele morreu na Alemanha em 1972.

Elizabeth Nye – Elizabeth era viúva e teve uma experiência agridoce ao cuidar de Frank, o bebê de Leah Aks, no bote salva-vidas 11, visto que havia poucos anos ela tinha perdido um bebê quase da mesma idade.

Elizabeth instalou-se em Nova York e se casou com um coronel do Exército da Salvação chamado George Darby, e, em março de 1915, eles tiveram outro filho, também chamado George.

Alfred Olliver – O quartel-mestre continuou a trabalhar para a White Star Line mas, traumatizado com a perda do *Titanic*, nunca mais retornou ao mar. Ele morreu em Jersey, em junho de 1934.

Dr. William O'Loughlin – O corpo do cirurgião do navio, se recuperado, nunca foi identificado.

Frank Osman – O primeiro-marinheiro que ajudou Joseph Boxhall a navegar o bote salva-vidas 2 continuou servindo em outros navios da White Star Line e da Cunard. Ele morreu em Southampton em 1938.

Albert Pearcy – O jovem de 25 anos sobreviveu ao naufrágio e seguiu com a vida no mar, trabalhando como comissário e, posteriormente, como padeiro de navio.

Walter Perkis – O quartel-mestre foi reintegrado ao seu antigo navio, o *Olympic*, em junho de 1912. Ele morreu em Southampton em agosto de 1954.

Major Arthur Peuchen – Após o naufrágio, Peuchen foi duramente criticado por ter ocupado um lugar num dos botes salva-vidas. No *Carpathia*, ele pediu a Charles Lightoller que lhe providenciasse uma nota para provar que ele tinha agido honradamente. Lightoller escreveu: "O major Arthur Peuchen foi ordenado por mim a entrar no barco, visto que eu necessitava de um marinheiro, o que ele provou ser, assim como um homem de bravura".

O testemunho não surtiu muito efeito, e os negócios e a vida de Peuchen foram abalados. Ele morreu na pobreza em 1929.

Jack Phillips – Harold Bride não voltou a ver Phillips depois que eles se separaram no convés de botes. Charles Lightoller afirmou que Phillips estava agarrado ao desmontável B, mas como Bride também estava no bote e não viu o amigo, pode ter sido um caso de confusão de identidades.

O corpo de Jack Phillips, se recuperado, nunca foi identificado. O museu de sua cidade natal, Godalming, tem uma exposição permanente dedicada à memória dele.

Terceiro oficial Herbert Pitman – No *Carpathia*, Pitman enviou um telegrama para sua família que dizia simplesmente: "Salvo, Bert".

Depois do *Titanic*, Pitman continuou trabalhando na White Star como terceiro oficial do *Oceanic* e, posteriormente, como comissário-chefe do *Olympic*, pois sua visão estava se deteriorando. Ele também

serviu como comissário-chefe a bordo do SS *Mataroa* durante a Segunda Guerra Mundial. Em março de 1946, logo antes de sua aposentadoria da Marinha Mercante, ele foi condecorado com a Excelentíssima Ordem do Império Britânico por "serviço duradouro e meritório no mar e em águas perigosas durante a guerra". Herbert Pitman morreu em 1961 em Pitcombe, Somerset.

John Poingdestre – Após sobreviver ao naufrágio do *Oceana* e do *Titanic*, o primeiro-marinheiro Poingdestre mais uma vez provou ser um homem de sorte quando o navio mercante no qual servia foi bombardeado durante a Primeira Guerra Mundial e ele sobreviveu. Pouco se sabe de sua vida após a guerra.

Frank Prentice – O almoxarife sobreviveu à tragédia e continuou servindo no *Olympic*. Nos anos 1960 e 1970, ele deu várias entrevistas sobre sua experiência no *Titanic*. Ele faleceu em maio de 1982, aos 93 anos.

Frederick Ray – Ray trocou a vida de comissário pela de avicultor. Em janeiro de 1958 ele gravou uma entrevista para a BBC sobre sua experiência no *Titanic*. Ele morreu em 1977.

George Rheims – O passageiro da primeira classe que se despiu até ficar só de roupas de baixo durante os momentos finais do navio, enviou um telegrama do *Carpathia* endereçado a um amigo no qual dizia: "Encontre-me na doca com 200 dólares, roupas íntimas, chapéu e sobretudo – estou bem, mas meus pés estão ligeiramente congelados. Aguardo resposta". Rheims teve gangrena e foi obrigado a amputar o dedão do pé. Ele viveu em Biarritz, onde faleceu em 1962.

Annie Robinson – Em outubro de 1914, a comissária estava no *Devonian* enquanto ele deslizava para o porto de Boston em meio a um denso nevoeiro, com as sirenes ribombando. Annie ficou tão estressada que pulou do navio. Ninguém deu falta dela até a manhã seguinte, quando a comissária não apareceu para o café da manhã. Ela tinha 40 anos.

Edith Rosenbaum/Russell – A princípio, Edith escreveu um telegrama do *Carpathia* no qual informava: "Perdi tudo". Então, talvez se dando conta de que ela tinha mais sorte do que a maioria dos outros sobreviventes do navio, ela escreveu outro telegrama, dizendo: "Salva.

Carpathia. Informe Mamãe". A partir do momento em que posou para os fotógrafos no *Carpathia* com seu porquinho da sorte, Edith gostou da publicidade e da atenção que o *Titanic* lhe trazia. Ela compareceu à pré-estreia do filme *Titanic*, de 1953, em Nova York, mais uma vez com o porquinho e também com o vestido que usou na noite do naufrágio. Durante as filmagens de *A Night to Remember* no Pinewood Studios, ela fazia visitas regulares ao set, esbravejando quando identificava a menor imprecisão. Mesmo assim, ela se tornou uma boa amiga da família do produtor do filme, Bill MacQuitty. Eles a descreveram como alguém que tinha "mentalidade de sobrevivência. Ela era uma guerreira, uma mulher independente em uma época em que isso não era regra".

Edith Rosenbaum passou seus últimos dias vivendo no Embassy Hotel em Londres, num quarto abarrotado, cheio de jornais e revistas, e visitada por pombos. Edith morreu em um hospital em abril de 1975, aos 96 anos.

George Rosenshine, Maybelle Thorne – O casal viajava sob os nomes de Sr. e Sra. Thorne para esconder o fato de que Maybelle, na verdade, era amante do importador de penas de avestruz. O corpo de Rosenshine foi encontrado pelo *Mackay-Bennett*; Maybelle escapou do *Titanic* no desmontável D.

Em 1993, uma bolsa de couro foi recuperada do sítio de ruínas. Ela estava caída no campo de detritos entre as duas seções do navio partido e continha algumas cartas digitadas por Rosenshine que, admiravelmente, resistiram mesmo depois de quase 100 anos submersas. Em uma parte legível da carta, Rosenshine escreveu: "As perspectivas para as penas de avestruz para o próximo ano não são promissoras. Temos uma tendência de chapéus moldados que não fazem nenhum [ilegível] ou plumas francesas, de modo que as poucas penas de avestruz que serão vendidas serão simplesmente para pequenos adornos de luxo, o que fará desta uma temporada difícil...".

Capitão Arthur Rostron – Em 1912, o presidente Taft presenteou o capitão do *Carpathia* com a Medalha de Honra do Congresso Americano. Em 1915, foi concedido a Rostron o comando do prestigiado transatlântico da Cunard, o *Mauretania*. Sob o comando de Rostron, o navio

estabeleceu inúmeros recordes de velocidade. Ele se aposentou em 1931 e faleceu em novembro de 1940. O *Carpathia* serviu como navio de tropas na Primeira Guerra Mundial e, sob o comando do capitão William Prothero, foi bombardeado em julho de 1918, no sul da Irlanda. Todos os passageiros e tripulantes sobreviveram.

Lucy, condessa de Rothes – A condessa foi recebida em Nova York pelo marido, que tinha ido à Califórnia para visitar um investimento numa fazenda de fruticultura. A história de que ela assumiu o controle do timão do bote salva-vidas 8 lhe rendeu vários artigos elogiosos nos jornais. Entre as esculturas de areia modeladas na praia de Bournemouth para celebrar o *Titanic* havia uma intitulada "A Valente Condessinha".

A condessa faleceu em setembro de 1956, aos 77 anos.

Martin Rothschild – O corpo do manufatureiro de roupas, se recuperado, nunca foi identificado.

Pierre Rousseau – O corpo do *chef* do restaurante *à la carte*, se recuperado, nunca foi identificado.

George Rowe – O quartel-mestre Rowe serviu no *Oceanic* e no navio-hospital *Plassy*. Em seguida, trabalhou para o estaleiro Thornycroft até meados de seus 80 anos. Entre os trabalhos de Rowe destacaram-se estabilizadores para os transatlânticos *Queen Mary* e *Queen Elizabeth* da Cunard. Rowe foi condecorado com a Medalha do Império Britânico em 1960. Ele morreu aos 91 anos.

Arthur e Emily Ryerson – O corpo de Arthur Ryerson, se recuperado, nunca foi identificado. Emily Ryerson casou-se novamente em dezembro de 1927.

Julius Sap – O belga foi puxado da água pelos cabelos e trazido para o bote salva-vidas 11. Sap e outros dois companheiros de viagem belgas sobreviveram e fizeram uma turnê pelos Estados Unidos com um espetáculo itinerante, no qual recontavam suas histórias. O dono do espetáculo, que também era belga, prometeu-lhes 5 dólares por dia, mas fugiu com todos os ganhos.

Joseph Scarrott – O primeiro-marinheiro que viu o iceberg e o achou parecido com o Rochedo de Gibraltar ajudou os tripulantes no bote salva-vidas 14, de Harold Lowe. Scarrott continuou trabalhando como marinheiro e morreu em Essex em agosto de 1938.

Frederick Seward – O amigo e parceiro de bridge de Dorothy Gibson sobreviveu ao desastre e morreu em Nova York em 1943.

Imanita Shelley e Lutie Parrish – Até mesmo no *Carpathia*, mãe e filha continuavam reclamando da falta de aquecimento de sua cabine no *Titanic*. Após o naufrágio, elas continuaram viajando o mundo juntas até se estabelecerem no Havaí. Lutie morreu em agosto de 1930; Imanita, em maio de 1954.

Jonathan Shepherd – O corpo do engenheiro assistente júnior, que quebrou a perna após uma queda na sala da caldeira 5, se recuperado, nunca foi identificado.

Dr. John Simpson – O cirurgião assistente morreu no naufrágio. Seu corpo, se recuperado, nunca foi identificado.

Mary Sloan – A comissária retornou para a Inglaterra no transatlântico *Lapland*. Sua vida depois disso é um mistério.

William Sloper – Sloper era o outro jogador de bridge que escapou do *Titanic* com Dorothy Gibson. Enquanto se recuperava no Waldorf-Astoria, ele expulsou um repórter de seu quarto de hotel. Em vingança, o repórter produziu uma história relatando que Sloper tinha "trajado um vestido para ganhar um lugar num bote salva-vidas". Essa matéria foi uma pedra no sapato de Sloper pelo resto de sua vida, mas ele foi convencido pelo pai a não entrar com um processo. Morreu em 1967, aos 82 anos.

Capitão Edward Smith – Há muitas histórias sobre a morte do capitão Smith. Uma conta que ele bradou até o final: "Sejam Britânicos, rapazes, sejam Britânicos!"; outra conta que ele resgatou um bebê da água e o entregou a um bote salva-vidas antes de nadar para longe.

Uma estátua foi inaugurada em julho de 1914 em Lichfield, financiada pelos endinheirados passageiros americanos e britânicos que

navegaram com ele ao longo de sua extensa carreira. A escultora foi Lady Kathleen Scott, viúva do explorador Robert Falcon Scott, que morreu no Polo Sul apenas duas semanas antes do naufrágio do *Titanic*. O memorial menciona sua bravura e sua morte heroica, mas não faz menção ao seu último navio.

James Clinch Smith – O amigo de Archibald Gracie não sobreviveu ao desastre. Seu corpo, se recuperado, nunca foi identificado. James Clinch Smith tinha 56 anos.

William Stead – No que dependia do público britânico em 1912, Stead era uma das vítimas mais famosas do *Titanic*. Um jornalista escreveu: "Caminhando pela Oxford Street ao meio-dia, quando a perda do *Titanic* era certa, o único nome que eu ouvia era o dele". Há memoriais em honra de Stead no Central Park e em Londres, perto do local onde ficava seu escritório. Seu corpo, se recuperado, nunca foi identificado.

Elizabeth Eustis, Martha Eustis Stephenson – Martha Stephenson, que sobreviveu ao terremoto de 1906 em São Francisco bem como ao desastre do *Titanic*, entrou com um processo contra a White Star Line no valor de 1.739,75 dólares, por perdas patrimoniais. Ela morreu em dezembro de 1934. A irmã Elizabeth morreu dois anos depois.

John Stewart – Quando entrou no bote salva-vidas 15, Stewart percebeu que ainda tinha as chaves do Veranda Café em seu bolso. Seu relato de Thomas Andrews parado e sozinho no salão de fumo da primeira classe, encarando a pintura, tornou-se uma das histórias mais famosas do *Titanic*. Mais tarde, John Stewart tornou-se senhorio da Richmond Inn em Southampton. Ele morreu em abril de 1946.

Herbert Stone – Em 1933, o primeiro oficial do *Californian* retirou-se da vida no mar, e então foi trabalhar nas docas de Liverpool.

Por muitos anos após o naufrágio circularam pela cidade rumores de que, ao contrário do que testemunhou ao inquérito do Board of Trade, ele sabia *sim* que aquilo que tinha visto eram rojões sinalizadores. O filho de Stone, John, contou à historiadora Leslie Reade que o pai confessara para a esposa que "rojões sinalizadores estavam sendo disparados". Chegou a ser sugerido que Stone, que fugiu para uma vida

no mar para escapar de um pai dominador, inadvertidamente acabou substituindo-o por um capitão dominador, de quem tinha medo demais para contradizer ou, mesmo após o naufrágio, para trair.

Herbert Stone estava a caminho do trabalho nas docas quando teve uma hemorragia cerebral e morreu. Ele tinha 72 anos.

Isidor e Ida Straus – O corpo de Isidor foi recuperado, vestindo um sobretudo forrado de pele, calças cinza, casaco e colete, uma camisa listrada, um par de botas marrons e meias de seda pretas. O corpo de Ida, se recuperado, nunca foi identificado.

George Symons – O vigia Symons passou a vida inteira trabalhando como marinheiro. Ele morreu em dezembro de 1950.

Elmer Taylor e Fletcher Williams – Taylor, o homem de negócios que inventou o copo de papel, sobreviveu ao naufrágio. Seu colega Fletcher Williams, que ele encontrou sentado casualmente na cama bebericando uísque com soda, não teve a mesma sorte. Seu corpo, se recuperado, nunca foi identificado. "Mais perto quero estar" foi cantada na missa em sua memória realizada em Londres.

Percy Taylor – O corpo do pianista, se recuperado, nunca foi identificado. Ele era o único integrante da banda do *Titanic* que era casado. Sua viúva, Clara, casou-se novamente em agosto de 1918.

Jack Thayer – Thayer se casou com Lois Cassatt em dezembro de 1917 e no ano seguinte lutou na Primeira Guerra Mundial como capitão da 79ª Divisão "Liberty". O casal teve seis filhos. Em 1940, ele escreveu um texto curto, intitulado *The Sinking of the SS Titanic* [O naufrágio do Titanic], que dedicou ao pai.

Em 18 de setembro de 1945, deprimido pela morte do filho Edward, em serviço ativo no Pacífico, Jack Thayer cortou os pulsos e a garganta sentado no sedã da esposa. Durante os dois dias que a polícia levou para descobrir o corpo, seu relógio e uma corrente de ouro foram roubados. Poucos dias depois, o ladrão deixou o relógio de ouro, embrulhado em papel, na casa de Thayer.

John Thayer – Seu corpo, se recuperado, nunca foi identificado.

Marian Thayer – Marian nunca se queixou pela perda do marido, mas reclamou pela perda da bagagem. Marian faleceu no 32º aniversário da tragédia, em 1944, aos 72 anos de idade.

Alfred Theissinger – Impedido de entrar no bote salva-vidas 15, Theissinger pulou na água e foi resgatado pelo bote 11. Ele morreu em 1949.

Robert Wareham – O comissário que voltou para buscar o porquinho de Edith Rosenbaum morreu no naufrágio. Seu corpo foi recuperado, com alguns dólares e um saca-rolhas no bolso de seu uniforme. Ele tinha 37 anos.

Leopold e Mathilde Weisz – Mathilde desfrutou da sessão de louvor no salão de jantar da segunda classe poucas horas antes da colisão, enquanto Leopold passeava pelo convés de botes com 15 mil dólares em moedas de ouro costurados dentro de seu casaco de lá astracã. Eles estavam prestes a começar uma vida nova em Quebec. Mathilde já estava de partida para o Canadá, totalmente destituída, quando o corpo de Leopold foi recuperado, junto do casaco e do ouro. Na primavera de 1914, Mathilde se casou com o parceiro de negócios do marido e se estabeleceu em Montreal.

Joseph Wheat – O comissário que descobriu que a água estava descendo do convés E para o F continuou trabalhando no mar por mais uma década; então arranjou um emprego em terra firme e se mudou com a esposa para Bromley, em Kent.

George, Eleanor e Harry Widener – Os corpos de George e do filho Harry, se recuperados, nunca foram identificados.

Eleanor Widener fez uma doação para a Universidade Harvard para a construção do prédio da biblioteca Harry Elkins Widener Memorial, em tributo ao filho e ao amor que ele tinha pelos livros. Diz a lenda que Eleanor doou o dinheiro mediante a condição de que cada graduando de Harvard passasse por um teste de natação.

Imediato Henry Wilde – O corpo de Wilde, se recuperado, nunca foi identificado. Em Liverpool, sua cidade natal, há um obelisco com a inscrição: "Também capitão [sic] Henry T. Wilde, Reserva da Marinha

Real Atuando como Imediato que Encontrou a Morte no Desastre do SS *Titanic* em 15 de Abril de 1912 aos 38 Anos.

Um dos Heróis da Grã-Bretanha".

Richard e Charles Williams – O passageiro da primeira classe Richard Williams, que se viu nadando no mar com um buldogue, sobreviveu ao naufrágio. Ele estudou em Harvard e venceu vários torneios de tênis, incluindo o de duplas masculinas em Wimbledon em 1920. O tesouro de Richard era o pequeno odre que seu pai lhe deu na noite da tragédia. O corpo de Charles, se recuperado, nunca foi identificado.

John Wesley Woodward – O corpo do "homem do violoncelo" de Kate Buss, se recuperado, nunca foi identificado. Uma placa de bronze em sua memória foi instalada na nave da igreja All Saints' Church [Igreja de Todos os Santos] em Headington, Oxford, e em Eastbourne uma tabuleta de granito em homenagem ao "autossacrifício e devoção de John Wesley Woodward" foi erigida perto do coreto onde ele costumava tocar.

Hugh Woolner – O inglês de fala mansa que tomou conta de Michel Navratil no bote salva-vidas casou-se em 1912 com sua americana rica, a viúva Mary Dowson. No ano seguinte, ele foi acusado de exercer influência indevida sobre uma senhora idosa chamada Elizabeth Forster, cuja propriedade valia mais de 500 mil libras. O caso foi finalmente encerrado em 1917. Woolner morreu em 1925, aos 58 anos.

Frederick Wright – O corpo do instrutor de squash do *Titanic*, se recuperado, nunca foi identificado.

Marion Wright – Marion se reuniu ao noivo em Nova York. Em 25 de abril, ela escreveu para a família em Yeovil: "Depois de tudo o que passei, ficarei muito feliz quando estiver em minha casa nova e não creio que vou querer cruzar o oceano novamente tão cedo. É triste ter perdido tudo o que eu tinha, os presentes de casamento e tudo aquilo que trabalhei tão arduamente para conseguir, mas isso não é nada em comparação a todas as vidas que foram perdidas".

Juntos, eles administraram uma próspera fazenda, porém nunca retornaram à Inglaterra. Marion morreu em julho de 1965.

Walter Wynn – Um dos diálogos mais bizarros do inquérito britânico foi concernente ao que o quartel-mestre Wynn levou consigo a bordo do bote salva-vidas 9. Ele foi interpelado por um advogado chamado Thomas Lewis:

Lewis: Você levou seu kit de sobrevivência para o bote?
Wynn: Eu tinha dois pares de cuecas em meu kit, que não tinham sido abertos. Eu o joguei no primeiro bote em que embarquei quando fui mandado para outro bote.
Lewis: E foi nesse bote que você deixou seu kit?
Wynn: Sim.
Lewis: E o que aconteceu com o seu kit de sobrevivência?
Comissário do naufrágio: O que importa o que aconteceu com o kit de sobrevivência?
Wynn: Eu nunca mais o vi.
Lewis: O kit devia ter um bom tamanho, não é – era uma bolsa grande?
Wynn: Não para os dois pares de cueca que eu tinha.

Pouco se sabe do que aconteceu com Wynn depois de 1912.

Jay Yates – No dia 20 abril de 1912, a seguinte história apareceu no *New York World*:

Que Jay Yates, apostador, golpista e fugitivo da justiça, conhecido pela polícia e nos círculos desportivos como J. M. Rogers, afundou com o *Titanic* após assistir muitas mulheres a bordo dos botes salva-vidas, tornou-se hoje fato de amplo conhecimento quando o bilhete a seguir, escrito em uma folha branca arrancada de um diário, foi enviado ao *New York World*:

> Caso encontrado, informe minha irmã, a Sra. J. F. Adams de Findlay, Ohio. Perdido [Assinado] J. H. Rogers.

Esse bilhete foi entregue por Rogers a uma mulher que ele ajudou a entrar no bote salva-vidas. A mulher, que assinou apenas como "Um Sobrevivente", selou o bilhete junto da carta a seguir, endereçada ao editor do *World*:

> Você encontrará o bilhete que foi entregue a mim quando eu abandonava o Titanic. Não conheço esse homem, mas creio que ele é um jogador de cartas. Ele me ajudou a embarcar no bote salva-vidas e também o vi ajudando outras pessoas. Antes que nosso bote fosse baixado, vi-o jogando-se no mar. Se resgatado, não o reconheci a bordo do Carpathia. Não creio que ele tenha se registrado com o nome verdadeiro.

O correspondente do *World's* em Findlay encontrou hoje a mãe de Rogers, a Sra. Mary A. Yates, uma velha senhora. Ela irrompeu em lágrimas quando soube que o filho tinha perecido.

– Graças a Deus, agora eu sei onde ele está – ela soluçou. – Há dois anos que não sei nada dele. A última notícia que recebi é que ele estava em Londres. Gastei quase uma fortuna para livrá-lo de encrencas alguns anos atrás. E então ele foi acusado por falsificação.

Na verdade, a carta e o bilhete foram enviados pela "raposa do mar" e apostador Jay Yates em pessoa, numa tentativa de forjar a própria morte. Não se sabe se a mãe dele estava envolvida na tramoia. Yates foi preso mais tarde, usando outro nome falso.

Agradecimentos

Originalmente, *Titanic: Minuto a minuto* foi um programa de três horas para a BBC Radio 2, produzido pela TBI Media como um marco do centenário do naufrágio. Quando saímos do ar no meio da noite, Tim Maltin, um dos nossos especialistas, virou-se para mim com o volumoso roteiro em mãos: "Você deveria transformar isto aqui em livro...". Meus agradecimentos a Tim pela sugestão que foi o pontapé inicial da coleção Minuto a Minuto.

Também quero agradecer Rebecca Nicolson, Aurea Carpenter e Paul Bougourd, da incrível editora Short Books, por defenderem o formato, e à minha editora, Emma Craigie, que fez os mais sábios apontamentos ao texto.

Apesar de todos os esforços do mundo da mídia, Phil Critchlow continua a ser um dos mocinhos – muito obrigado a ele à sua equipe na TBI. Bob Shennan, o *controller* da Radio 2, e Robert Gallagher, seu editor comissionado, continuam a ser valorosos apoiadores dessa forma de dar vida à história.

E por último, mas não menos importante, agradeço minha esposa, Hannah, e nosso filho Charlie (o único garoto que, desde os 5 anos, sabia que as fotografias do *Titanic* jamais deveriam mostrar fumaça sendo expelida da quarta chaminé), que não me viram nos últimos meses tanto quanto eles – e eu – gostaríamos. E se isso já não bastasse, escrever um livro sobre o naufrágio do *Titanic* faz você ser grato por sua família.

Bibliografia

Booth, John and Coughlan, Sean, *Titanic: Signals of Disaster* (White Star Publications, 1993)

Bryceson, Dave, *The Titanic Disaster* (Patrick Stephens, 1997)

Butler, Daniel Allen, *Unsinkable: The Full Story* (Frontline Books, 2011)

Ballard, Robert D., *The Discovery of the Titanic* (Hodder & Stoughton, 1989)

Barczewski, Stephanie, *Titanic: A Night Remembered* (Hambledon and London, 2004)

Barratt, Nick, *Lost Voices from the Titanic* (Arrow, 2009)

Behe, George, *On Board RMS Titanic* (History Press, 2012)

Behe, George, *Titanic Safety, Speed and Sacrifice* (Transportation Trails, 1997)

Davenport-Hines, Richard, *Titanic Lives* (Harper Press, 2012)

Davie , Michael, *Titanic: The Death and Life of a Legend* (Alfred A. Knopf, 1987)

Eaton, John P. and Haas, Charles, *Titanic: A Journey Through Time* (Patrick Stephens, 1999)

Eaton, John P. and Haas, Charles, *Titanic Triumph and Tragedy* (Patrick Stephens, 1995)

Evans, Grace, *Titanic Style* (Moonrise Press, 2011)

Fitch, Tad et al., *On a Sea of Glass* (Amberley, 2012)

Gillespie, John and Gillespie, Vera, *The 'Titanic Man'* (Amereon, 1996)

Gracie, Archibald, *Titanic: A Survivor's Story* (Academy Chicago, 1998)

Halpern, Samuel, *Report into the Loss of the SS Titanic* (History Press, 2011)

Hart, Eva, *The Girl Aboard the Titanic* (Ambeley, 2014)

Holman, Hannah, *Titanic Voices* (Amberley, 2011)

Hyslop, Donald et al., *Titanic Voices* (Sutton, 1994)

Jessop, Violet, *Titanic Survivor* (History Press, 2012)

Lord, Walter, *The Night Lives On* (Penguin, 1986)

Lord, Walter, *A Night to Remember* (Penguin, 2012)

McCluskie, Tom et al., *Titanic and Her Sisters Olympic and Britannic* (Greenwich Editions, 2002)

Maltin, Tim, *101 Things You Thought You Knew About the Titanic* (Beautiful Books, 2010)

Maltin, Tim eds., *Titanic First Accounts* (Penguin, 2012)

Marcus, Geoffrey, *The Maiden Voyage* (Unwin 1988)

Nilsson, Sally, *The Man Who Sank the Titanic* (History Press, 2011)

Paul, Gill, *Titanic Love Stories* (Ivy Press, 2011)

Pellegrino, Charles, *Farewell Titanic* (John Wiley, 2012)
Spignesi, Stephen, *The Titanic for Dummies* (John Wiley, 2012)
Reade, Leslie, *The Ship That Stood Still* (Patrick Stephens, 1993)
Shiel, Inger, *Titanic Valour: The Life of Fifth Officer Harold Lowe* (History Press, 2012)
Strange, Robert J., *Who Sank the Titanic?* (Pen and Sword, 2012)
Tibballs, Geoff eds., *Voices from the Titanic* (Robinson, 2012)
Turner, Steve, *The Band That Played On* (Thomas Nelson, 2011)
Tyler, Sidney F., *A Rainbow, of Time and Space* (Aztex, 1983)
Wade, Wyn Craig, *The Titanic: End of a Dream* (Penguin, 1986)
Ward, Christopher, *And the Band Played On* (Hodder and Stoughton, 2011)
Wilson, Andrew, *Shadow of the Titanic* (Simon & Schuster, 2011)
Wilson, Frances, *How To Survive the Titanic or The Sinking of Bruce Ismay* (Bloomsbury, 2012)
Welshman, John, *The Last Night of a Small Town* (Oxford University Press, 2012)
Winocour, Jack eds., *The Story of the Titanic as Told By Its Survivors* (Dover, 1960)

Outras fontes

BBC interview: Joseph Boxhall, 22 de novembro de 1962
BBC interview: Harold Cottam, *First Hand*, 27 de novembro de 1956
BBC interview: Frederick Dent Ray, 6 de janeiro de 1958
BBC interview: Charles Lightoller, *I Was There*, 1º de novembro de 1938
BBC interview: Edith Russell, *Line Up*, 14 de abril de 1970
<http://www.encyclopedia-titanica.org>
<http://titanicpiano.blogspot.ca>
<http://oceanservice.noaa.gov/facts/iceberg.html>
<http://postalmuseum.si.edu/titanic/index.html>
<http://www.charlespellegrino.com>
<http://www.titanicinquiry.org>
<http://www.jackbinns.org>
<http://query.nytimes.com>

Créditos das imagens

Página 8 (Introdução): **O *Titanic* é puxado por rebocadores na doca da White Star, em Southampton**. Courtney #6 © National Museums Northern Ireland, Collection: Ulster Folk & Transport Museum.

Páginas 24-25: ***Titanic*, "Visão de perfil" e "Convés de botes"** por Two Associates.

Página 26 (Domingo, 14 de abril 1912): H1728 R.W. **Cabine B-58, decorada ao estilo Luís XVI.**

Página 108 (Segunda-feira, 15 de abril de 1912): **O operador Harold Bride trabalhando na sala do radiotelégrafo do *Titanic***. Picture ID: 20 1 27, © Fr. Browne S.J. Collection.

Página 206 (Nos botes salva-vidas): **Um oficial solitário do *Titanic* caminhando ao longo do convés A**. Picture ID: 20 1 19, © Fr. Browne S.J. Collection.

Página 222 (Depois de 1912...): **Charlotte Collyer e a filha Marjorie, sobreviventes do *Titanic*, junho de 1912**. Library of Congress, Prints & Photographs Division, LC-DIG-ggbain-19397.

Copyright © 2016 Jonathan Mayo
Copyright da tradução © 2017 Editora Vestígio

Título original: *Titanic: Minute by Minute*

O formato "Minute by Minute" foi utilizado nesta publicação com a permissão da TBI Media.
Todos os direitos reservados pela Editora Nemo. Nenhuma parte desta publicação poderá ser reproduzida, seja por meios mecânicos, eletrônicos, seja via cópia xerográfica, sem a autorização prévia da Editora.

GERENTE EDITORIAL

Arnaud Vin

EDITOR ASSISTENTE

Eduardo Soares

PREPARAÇÃO
Eduardo Soares

REVISÃO

Renata Silveira

CAPA

Diogo Droschi (sobre imagem de OYFM.HW.H1825. Photograph © National Museums Northern Ireland. Harland & Wolff Collection, Ulster Folk & Transport Museum)

DIAGRAMAÇÃO
Guilherme Fagundes

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil

Mayo, Jonathan
Titanic : minuto a minuto / Jonathan Mayo ; tradução Nilce Xavier. -- 1. ed. -- São Paulo : Vestígio, 2017.

Título original: Titanic: Minute by Minute

Bibliografia

ISBN: 978-85-8286-324-4

1. Naufrágios - Atlântico Norte (Oceano) - História 2. Navegação 3. Titanic (Navio a vapor) - História I. Título.

17-01410 CDD-910.9163

Índices para catálogo sistemático:
1. Titanic : Viagens marítimas : Naufrágio : História 910.9163

A **VESTÍGIO** É UMA EDITORA DO **GRUPO AUTÊNTICA**

São Paulo

Av. Paulista, 2.073, Conjunto Nacional, Horsa I 23º andar . Conj. 2301 . Cerqueira César . 01311-940 São Paulo .

SP
Tel.: (55 11) 3034 4468
www.editoravestigio.com.br

Belo Horizonte
Rua Carlos Turner, 420 Silveira . 31140-520
Belo Horizonte . MG

Tel.: (55 31) 3465 4500

Rio de Janeiro
Rua Debret, 23, sala 401
Centro . 20030-080
Rio de Janeiro . RJ Tel.: (55 21) 3179 1975